Deniz mecmuası

Üç ayda bir çıkarılır.

Yazı işleri Genelkurmay IX. Deniz şubesince yapılır.
İdare işleri İstanbul Deniz matbaasınca görülür.

Senelik abone bedeli **80** kuruştur.

Cilt 47 — 1 - Birinciteşrin - 1935 — Sayı 338

İçindekiler



Meslekî makaleler

Skagerrak deniz muharebesi hakkında bir

Konferans

Yazan
Dz. Kur. Yz. FAHRİ KORUTÜRK

İlk söz

Genelkurmayın Korgeneral Asım Gündüz'ün emirlerile 6-Mart; 10-Mart-935 günleri Ankara Ordu evinde Başbakanın yüksek huzurlarile, ordu yüksek komutanları önünde verilen bu konferansın; dinleyenlere kıyasla okuyanları da alâkadar edebileceğini düşünerek bastırılmasını faideli gördüm.

«Skagerrak deniz muharebesi hakkında bir konferans» başlığı altında çıkan bu yazı deniz harp sınıfı için yapılmış bir etüt değildir; bir deniz meydan muharebesinin bir harp çerçevesi içindeki ehemmiyeti gibi süel davalar içinde en az bakılan bir meseleye ordu mensuplarında bir alâka uyandırmak kasdile hazırlanmış bir konfranstır. Basılırken de bir konfrans şeklinde (ifadesi ayrıca bir yazı diline çevrilmeden olduğu gibi) bastırılmıştır.

Bu eser benden çıktığı zaman Türk dili araştırma kurumunun henüz resmî eserleri meydana çıkmadığından ifadede öz türkçe kelimeler hâkim değildir; imlâlar da karışıktır. Ben ecnebi kelimelerin asıllarında olduğu gibi yazılmasına taraftar oldum. Bilhassa ismi hasların diğer sebeplerden sarfı nazar ansiklopedilerde, atlaslar da aranıp bulunması, tafsilât alınması için bu prensiple yazılmasını zarurî gördüm. Bazı ecnebi kelimeleri ise talimnamelerimize girdiği ve benimsendiği için türkçe harflerle ve okuduğumuz gibi yazdım; hulâsa imlâ pek karışık oldu, ben de memnun olmadım. Fakat bu eserin özü imlâsı değildir. Ortada Skagerrak deniz muharebesi hakkında yeni ve meçhul sözler söylemiş olmak iddiası da yoktur. Yalnız bu yazının kusurlarından başka Skagerrağı şimdiye kadar bakılanlara nisbetle başka bir köşeden ve yeni bir bakışla görmek ve onu denizci olanlardan gayrısı için de anlaşılır bir dil ile anlatmış olmak gibi bir hususiyeti vardır kanaatindeyim.

Vazife: Büyük harp içinde Alman - İngiliz donanmaları arasında yapılan ve Skagerrak boğazı sularında olduğu için « Skagerrak muharebesi » diye tanılan deniz muharebesi hakkında bir konferanstır.

Baş vurduğum kaynakların başlıcaları: Alman resmî deniz harp tarihi, ingiliz resmî harp tarihi, alman açıkdeniz filosu başkomutanı amiral Scheer'in hatıraları, ingiliz ana vatan filosu başkomutanı amiral Jellicoe'nın hatıraları, ingiliz eski bahriye nazırı M. Churchil'in « Büyük harp » başlıklı eseri, alman eski bahriye nazırı büyük amiral Tirpitz'in hatıraları; ve bütün bunların hepsinin üstünde Türk deniz harp akademisinin tarih tedrisatı ve büyük harbin en maruf muharibi kıymetli hocam kaptan V. Arnauld'ın tenkit, görüş ve ilhamlarıdır.

Skagerrak muharebesi gerek resmî ve gerek resmî olmıyan bir çok vesikaları ile üzerinde pek çok işlenmiş bu sebeple umumî heyete meçhul tarafı kalmamış bir muharebedir. Fakat bir çok okunup pek çok yazılmasına ve bir o kadar söylenmesine rağmen Skagerrak yalnız değil askerlerin; denizle alâkadar milletlerin bütün okur yazarlarının nisbî bir alâka ile her okuyup dinleyişte yeni bir faide bulabilecekleri geniş ve çok zengin bir mevzudur. Meydan muharebelerinin kavga eden milletlerin talihleri ve tarihî gidişleri üzerinde oynadığı mühim rolü hepimiz biliriz. Skagerrak deniz muharebesi Alman - İngiliz donanmaları arasında yapılmış olmakla beraber neticesi bütün dünyaya şamil olmak istidadını göstermiş bir çarpışmadır. Bu konferansla tarihin denizler üzerinde kaydettiği deniz çarpışmalarının en sonuncu ve en azametlisinin haiz olduğu vüs'at ve şümulü gösterebilmek benim için büyük bir bahtiyarlık olacaktır.

Konferansın ve krokilerin hazırlanışında deniz müşaviri yarbay Hüsnü'nün yüksek yardımına ve arkadaşlarımın kıymetli mesaisine borçlu olduğum şükranı izhar etmekle söze başlıyacağım.

Skagerrak muharebesi konferansını şu şekilde kısımlara ayırdım:

1 — Büyük harp etrafında ve Skagerrak muharebesinden evvelki Alman - İngiliz askerî vaziyeti. Skagerrak muharebesinin başlangıcı.

2 — Skagerrak muharebesi ve muharebeden alınan dersler.

I.

Büyük harp etrafında ve Skagerrak muharebesinden evvelki Alman - İngiliz askerî vaziyeti

Skagerrak muharebesine bu muharebeden evvelki ve Büyük harp etrafındaki askerî ve kısmen de siyasî vaziyetleri tesbit etmeden girmek mümkün değildir. Skagerrak sularında çarpışan iki büyük donanmanın teknik ve taktik hususiyetleri bu heyetin meşgul olacağı mevzulara göre ikinci plânda kalır. Büyük harbin sevkulceyşi içinde bu büyük deniz muharebesinin mevki ve ehemmiyetini tebarüz ettirmek fikrimce ilk plânda ortaya konacak mevzudur.

Bu maksatla:

a) Alman - İngiliz yüksek sevk ve idare makamları,

b) Alman - İngiliz sevkulceyşi vaziyeti,

c) Alman - İngiliz açıkdeniz başkomutanları ellerindeki harekât emirleri hakkındaki fikir ve mütalealarla konferansa gireceğim.

a) Alman - İngiliz yüksek sevk ve idare makamları:

1914 senesi yazında Avrupanın siyasî çehresi bozulup söz silâha dökülünce alman erkânıharbiyesi V. Schleefin'in, ince hesaplarla hazırlayıp meydana koyduğu meşhur plâna göre kılıcını kınından çekti ve ordularına « Paris » i göstererek « İleri! » kumandasını verdi. Bu plâna göre Fransanın kısa bir zamanda işi bitirilecek ve şarka dönülecekti. Fransa Knock out olduğuna göre okkası ağır fakat oyun bilmiyen büyük Rusyanın ince alman oyunlarile nasıl olsa yere vurulması muhakkaktı.

Yalnız Avrupanın kara cirque'inde böyle ölesiye bir match cereyan ederken bu cirque'in kenarlarını çeviren denizlerin meçhuliyetinden acaba ne gibi hâdiseler doğabilirdi. V. Schleef in'in bu hâdiseleri nasıl tasavvur ettiği tamamen malûm değildir. O herhalde denizlerin düşünülmesine meydan kalmadan her şeyin hallolunabileceğine iman etmiş ve bu hâdiseleri görmeden geçmiş gitmiştir. Kendisinden sonra gelen alman sevk ve idaresi ise plânı tahakkuk ettiremedikten sonra dahi gözlerini karalardan denizlere doğru bir daha çevirmemiştir. Alman askeri neşriyatı bu vadideki şikâyetlerle doludur.

Herhalde alman harp plânının hazırlanmasında kara, deniz erkanıharbiyeleri arasında bir çalışma birliğine tesadüf edilemez.

1914 senesinde Serayevo (Saraybosna) hâdisesile başlıyan ve Avrupayı baştanbaşa tutuşturan Büyük harp 19 uncu asrın harplerinden başka bir sima arzediyordu :

Alman, Avusturya, Fransa ve Sırp ordularının giriştiği bu harp acaba « Bütün harplerin neticesi karada alınır » şeklindeki eski bir dava gibi mi rüyet olunacaktı. Yoksa İngiltere bu davaya karışmakla bu kavganın hududu Avrupa continentalinden çıkarak okyanusların pazar yollarına, milletlerin şah damarlarının geçtiği açık deniz geçitlerine mi intikal edecekti?

Bizdeki kanaate göre İngilterenin girdiği bir harpte Parisi zaptetmek harbin mihrakı olmaktan çıkmıştır. Paris kapılarını almanlara açıp kat'i neticeli bir muharebeyi gerilere ve sonralara bırakan fransız ordusunu almanlar nereye kadar ve ne vakte kadar takip edeceklerdi?

Büyük harp ve yirminci asır ortaya **Autarchy** ve **Autarchist** diye yeni bir mefhum çıkarmıştır. Autarchy almancada « Selbsbesorgunz » veya « Selbsversorgung » diye geçiyor. Bizde « Harice muhtaç olmadan kendi kendine geçinme » veya « Kendi yağile kavrulma » diyebileceğiz. Dünyada bugün Autarchist olarak gösterilen yalnız bir **Birleşik Amerika** vardır. Amerika zirai, sınai olmak itibarile ve bunlardan başka technisien ve mütehassıs personala malik olmak cihetile harice muhtaç olmadan kendi kendini idare edebilir. Avrupada halen

Autarchist olmağa namzet yalnız bir Rusya gösterilmektedir. Başbakanımızın bir nutkunda işaret ettiği gibi türk toprakları altında ve üstünde aşikâr ve gizli, fakat kâmilen bakir bir çok kudret membalarile ve yeni rejimin aşıladığı ruh ile biz Türk cümhuriyetinin de böyle bir istikbale sahip olacağı ümidindeyiz. Fakat bugün ne Almanya ve ne de Fransa için böyle bir kifayet mevzuubahs değildir. 1914 - 1918 senelerinde ise her iki devlet için böyle bir kifayet düşünülmesi ihtimali yoktu. Autarchist olmıyanların giriştiği mücadelede deniz yolları insanların şah damarları gibi kıymetlidir. **Harbin mihveri bunlara taarruz etmek ve bunları müdafaa etmek etrafında döner.**

Herhalde harp için karaları ve denizleri beraberce gören yüksek bir sevk ve idare makamının ve bu makamın çizeceği bir plânla bütün millî kuvvet kaynaklarının bütün silâh ve vasıtaların bir gayeye tevcih edilmesi zarureti vardır.

1914 senesinde alman ve ingiliz teşkilâtlarında bu kifayeti verici bir çalışma göremiyoruz. Fakat ingiliz karacıları, denizcileri ve nihayet siyasileri almanlarda olduğundan daha fazla yekdiğerile anlaşabilmişlerdir.

Büyük harp içindeki Alman - İngiliz mücadeleleri tetkiklerini yaparken ilk parmak basılacak nokta budur.

b) Alman - İngiliz sevkulceyşi vaziyetleri :

Sevkulceyşi vaziyeti ben iki bakıma göre gözden geçirdim :

1 — Her iki tarafın coğrafi vaziyeti.

2 — Her iki tarafın deniz harp kuvvet ve vasıtaları.

1 — Dünya harbi, tarihi diğer misallerde olduğu gibi İngilterenin müdahalesile bir deniz harbi şekline inkılâp etmiştir. Vakıâ ordular karada çarpışmıştır, fakat orduların gerisi ve milletler deniz yolları üzerindeki mücadelenin mahkûmu kalmışlardır. Marne muharebesinden sonra **Hareket harbi** durup ta **Mevzi harbi** başladıktan sonra kara cepheleri Büyük harbin ikinci plânına geçmiştir.

Deniz yollarını kontrol etmek gayesi etrafında dönen Büyük harbin « Deniz hedefi » partinerler içinde en fazla deniz kuvvetine sahip İngiliz - Alman coğrafyası iktızası Şimal denizini

deniz harbi sıklet merkezi haline sokmuştur. Bu sebeple Şimal denizi coğrafyasını kurcalıyarak Alman - İngiliz coğrafi vaziyeti hakkında bir neticeye varmak lâzımdır.

(Kroki - 1) İngilterenin her cihetle bu denize hâkim olduğu ilk bakışta göze çarpıyor. İngiltere toprakları ile bu denizin açık denizlerle olan alâkasını kesmiştir. Kendisi Şimal denizine sırtını çevirip ona hiç bakmadan açık denizlerle bütün cihanla olan alâkasını idame edebilir.

Şimal denizi müstatilinin bir dıl'ını iştiraksiz bir hakla elinde tutan İngilterenin bu denize bakan sahillerinde şimalden aşağıya doğru bir çok tabiî ve müsait limanları vardır. Bu limanların her birinde birer üs yapmak ingiliz maliyesine de mümkün olmasa bile Şimal denizindeki bir musademeden sonra gemiler dönüşte bu sahillerde iltica edecek birer yuva bulabilirler.

İngilizler bu sahil üzerinde Harwich, Firth of Forth, Firth of Morey ve ana kuvvet için Scapa Flow'ı üs olarak kullanmışlardır. İngilizler bu limanlarda üslendirdikleri kuvvetlerle Şimal denizinin iki geçidine hükmediyordu. Bu geçitlerden biri olan Manş kanalı kolaylıkla kesilebilirdi; çünkü İngilterenin ayağının altında ve (15 - 20) mil genişliğinde olan bir yerdi. (160) mil genişliğinde olan şimal geçidini kesmek büyük ingiliz donanması için imkânsız değildi. Nitekim ingilizler teslih ettikleri yardımcı kruvazörler ve diğer eski kruvazörlerle bu sahada bir karakol sistemi tertip ettiler. Bu karakola vurulacak darbeleri karşılamak üzere ana kuvveti getirip bu geçidin kapısına Scapa Flow'ya koydular. Bu suretle alman cephe gerisinin cihan ile olan alâkası İngilterenin elinde kaldı.

Almanyanın Şimal denizindeki vaziyeti büsbütün başka idi. Bir defa kısa alman sahili sığ ve tabiî limanlara malik olmıyan bir sahildi. Almanlar bir çok para ve emek vererek, tabiatle çarpışıp nehir ağızlarını temizliyerek birer liman yapabilmişlerdi. Sylt, Helgoland, Wilhelmshaven, Borkumda birer istasiyon tesis etmişlerdi. Bunlardan Sylt geçidi sığdır. Met zamanında ve az rüzgârlı havalarda hafif gemiler buradan istifade edebilirler. Ems, Borkumı bitaraf Hollanda topraklarına yakın adeta tarassut altındadırlar. Bilhassa Delfzijl nam Hollanda şehri Intelligence Service in bir yuvası haline girmiştir. Eğer 1891 de Helgoland bir Afrika müstemlekesi karşılığı olarak ingilizlerle değiştirilmeseydi alman deniz icrayi harbi büsbütün mahkûm bir hale girecekti. Fakat buna rağmen bu ada dahi Şimal denizindeki harekât için çok geridedir.

Şimal denizinde herhangi bir harekete teşebbüs edecek olan ingiliz kuvvetlerinin gerisini Bu sayılan alman üslerinden kesmek mümkün olamazdı. Fakat Manş kanalına veya ingiliz sahillerine yapılacak alman hareketlerini ingiliz sahillerinden kesmek mümkündü.

Bu şartlar altında Almanya için Şimal denizi ile bitaraflara ulaşmak hususunda hiç bir ümit yoktu. Almanya ancak elindeki deniz kuvvetleri sayesinde Skandinavya ve Danimarka ile olan münasebetlerini idame edebilecekti. Eğer Almanya elinde bu deniz kuvveti de olmamış olsaydı harbin sonuna kadar kesilmiyen Alman - İsveç münakalesini idame imkânı da olmazdı. Bu alman deniz kuvvetiledir ki Rusya Baltıkta Almanyanın Şimal denizindeki mahkûm vaziyetine girmiştir.

Coğrafya gözü ile İngilterenin Şimal denizine hâkim olduğu ve böylece büyük harbin sevk ve idaresine hükmettiği muhakkaktır.

Esasen coğrafya bir alman amiralının amiral Wegner görüşüne göre başlı başına sevkulceyşin kendisidir. Coğrafyası bozuk olan; coğrafyası mahkûm olan taraf deniz harbi yapamaz. Eğer yapacaksa ilk hedefi coğrafyasını tashihe atılmak olmalıdır.

Amiral Wegner **« Büyük harbin sevkulceyşi »** nam eserinde alman donanmasına; alman kara kuvvetlerile müştereken takip edecekleri hedefi harpten sonra bulmuş ve bu eserinde göstermiştir. Bu hedef mübalâğalı ve bu konferansın mevzuu değildir. Fakat ordu mensuplarına ve diplomatlara tavsiyeye değer bir eserdir. Alman deniz icrayi harbinde böyle bir hedef akla gelmemiştir. Kara orduları Paris etrafında bir netice almayı hedef tutmuşlardır. Fakat milyonlarca para ve senelerce meşakkat ve eziyetle doğan alman dananmasının icraatında bidayette böyle bir hedefe tesadüf olunamaz. Buna

mukabil ingiliz donanmasının icraatında hedef vardır. Denizlere hakimiyet ve Statuquo yu muhafaza diye hulâsa olunan bu hedefi ingilizler harbin başında ve sonunda ne gözünden ve ne de ellerinden kaybetmemiştir.

Şimdi sevkulceyşi vaziyeti deniz harp vasıtaları gözü ile tetkika geçiyorum:

1914 temmuzu nihayetlerinde alman kara ordusunun seferberliğini dizginlemekte alman siyasileri nasıl muvaffak olmuşlarsa ayni siyasiler ağustos başında alman donanmasını Skandinavya sularında seyahatte bulundurmakla denizcilere de ayni darbeyi vurmuşlardır. Alman siyasileri dünya efkârı umumiyesine sulhsever olduklarını göstermek için donanmalarını 914 temmuzunda mutat olan bir seyyahat programına tevfikan Skandinavya sularına gönderdiler. Onlar ağustos başında İngiltereyi tamamen kaybettiklerinden habersizken ingiliz donanması harbe hazır bir halde ana vatan filosuna üs olarak seçilen Scapa Flow yolunu tutmuştu.

Bu ingiliz takaddümu nasıl vukua gelmişti ?

İngiltere bahriyesi 914 temmmuzunda senelik manevralarına ilâveten bir de **Seferberlik** tecrübesi yapmağa karar vermişti. Bu karara göre (20000) ihtiyat bahriyeye davet olunuyordu. Filoda kadro noksanı bu suretle ikmal edildi. Ortada henüz Serayevo (Saraybosna) hâdisesi yoktur. İngiliz donanması manevra için her türlü hazırlıklarını bitirdi. (17,18) temmuz günleri kıral önünde dört yüz parçayı mütecaviz muazzam imparatorluk donanması ingiliz deniz satvet ve kudretini gösteren büyük bir geçit resmi yaptı. Bu geçit resmi tarihin en muazzam geçit resmi idi.

Bundan sonra filolar talim maksadile denize açıldılar. Bu tarihten sonra dört gün daha geçti. Serayevo (Saraybosna) hâdisesi vukua geldi. Avusturya; Avrupa ufuklarında bir harp kokusu belirtti. İngiliz seferberlik tecrübesi kanunen ogün bitmiş oluyordu. Bu kalabalık ingiliz ihtiyatlarının parlâmentonun müsaadesi olmadan İngiltere gibi bir memlekette bir gün fazla iaşesine imkân yoktu. İngiliz bahriye nazırı Churchil

büyük bir cesaretle mes'uliyeti üzerine aldı. Bugün vakıa ve hâdiselerin cereyanı ve sonu malûm olduğundan basit görünen bu mes'uliyeti alışla parlâmentoya hattâ kabineye danışmaksızın manevra müddetini temdit mühim bir işti. İngiltere kabinesinde Asguit, Grey, Churchil ve harbiye nazırından maada âza kâmilen sulhe taraftardı. Bilhassa İngiltere **halkı** sulhu istiyordu.

27 Temmuzda mesele parlâmentoya döküldü. Kabinenin üçte dört âzası ve parlâmento harbe aleyhtar bulundu. Bunlara rağmen Churchil donanmayı gayrı resmi olarak Warnung emrini verdi. Avrupada henüz siyasi müzakereler olurken Churchil yağ ve kömür mubayaa etti. Hatıratında kendisi bu devre için « **Siyasetin askerliği ve sevkulceyşi bastırmasından ise böyle zamanlarda askerliğin vaziyete hâkim olması lüzımdır** » der.

28 - Temmuz - 914 saat 17,00 de ingiliz 1. filosu Doverden kalktı ve ışıklarını söndürdü; bir muharebeye hazır olarak Scapa Flow yolunu tuttu. 1 ağustos tarihine kadar donanmanın hazırlıkları parlâmentodan gizli kalmıştır.

4 - Ağustos - 14 te İngiltere Almanyaya ültimatom verirken ingiliz deniz kuvvetleri muharebe hazırlığını yapıp üslerine gireli sekiz gün geçmişti.

İngiliz - Fransız askeri anlaşmasına göre İngiltere harbin başında Fransaya ancak (4) fırka gönderecek ve donanma seferberliğini ikmal edinceye kadar (2) fırkayı ana vatan istilâsına karşı nefsi İngilterede tutacaktı. Fakat Churchil bu sürat ve cesareti kararile İngiltere harbin başında (6) fırkayı Fransaya atmak üzere hazırdı. Almanların hesabına göre ingilizlerin garp cephesinde bu kadar çabuk ve bu kadar kalabalık görünecekleri tahmin edilmemişti.

Bu ingiliz hazırlığına mukabil alman gemileri de bir harbe hazırdı. Fakat seyahat üzerinde idiler. Bir harp için evvelâ memlekete dönmeleri, noksanlarını ikmal ve diğer ihtiyaçlarını temin ve yolda çıkan arızalarını izale etmek mecburiyetinde idi.

Alman - İngiliz deniz muharebe kuvvetleri harbin başında bu vaziyette bulunuyorlardı. Maahaza ingiliz ana vatan filosu

harbin başında bir muharebeye hazır olmakla beraber almanlara karşı sonraki senelerde olduğu gibi adeden kahir bir üstünlükte bulunmuyorlardı. İngilizlerin bütün cihan denizleri üzerine yayılmış olan interesseleri sulhte onların deniz kuvvetlerini bütün dünya denizlerine dağıtmağa mecbur etmişti. Sulh konuşundan harp konuşuna geçmek ingiliz kuvvetleri için dört beş ayı bulmuştur. Bahusus ingilizler harbin başında uzak şarkta bulunan alman kruvazör filosunun Graf ve Spee kuvvetlerinin arkasında bir kısım kuvvet takmıştı.

Harbin başında Şimaldenizinde bulunan ingiliz deniz kuvveti (24) büyük harp gemisini; buna mukabil alman deniz kuvveti (16) büyük harp gemisini ihtiva ediyordu. İngiliz gemilerinin bazılarında kondenser arızaları vardı. Harbin başında İngiliz - Alman gemileri arasındaki (1.5) nisbeti Skagerrak muharebesinde (2) misline yaklaşmıştır.

31 - Mayıs - 916 da Skagerrak muharebesini yapan deniz kuvvetleri:

A) İngiliz kuvvetleri: 31 - Mayıs - 916 da muharebeye giren büyük donanmanın kuruluşu (K. I - a) gösterilmiştir Donanma kumandanı emrinde:

1 — Muharebe filoları.
2 — Muharebe filoları yanındaki keşif kuvvetleri.
3 — Donanma kumandanı emrinde fakat uzak keşif için müstakil bulunan keşif kuvvetleri olmak üzere üç grup kuvvet vardır.

1 — Muharebe filoları: Sekizer gemiden üç filodur.
2 — Muharebe filoları yandaki keşif kuvvetleri. III. üncü muharebe kruvazör filosile zırhlı ve hafif kruvazörlerden mürekkeptir.
3 — Meüstakil keşif kuvveti :

Amiral Beatty kumandasındaki I. , II. inci muharebe kruvazör filolarile I. , II. , III. üncü hafif kruvazör filolarından mürekkeptir.

Bu sonuncu kuvvete himaye kuvveti olarak V. inci muharebe filosu (Queen Elizabeth sınıfı) dört gemi terfik edilmişti.

B. Alman kuvvetleri :

Kuruluş (Kroki - I - B.) de gösterilmiştir. Donanma kumandanı emrinde :

1 — Muharebe filoları.
2 — Muharebe filoları yanındaki keşif ve emniyet kuvvetleri.
3 — Donanma kumandanı emrinde uzak keşif için müstakil bulunan keşif kuvvetleri.

olmak üzere üç grup vardır.

1 — Muharebe filoları. Sekizerden iki ve altı gemiden bir filo olmak üzere üç filodur. Bunlardan ikinci filo Predreadnought sınıfı denen gemilerden terekküp eder ki diğerlerile bir safta muharebeye kudretleri yoktur.

2 — Muharebe filoları yanındaki keşif ve emiyet gemileri I. inci torpitobot filotillâları grupundan mürekkeptir.

3 — Müstakil keşif kuvveti. Amiral Hipper kumandasındaki I. inci muharebe kruvazör filosile II. , III. üncü keşif grupları ve II. inci torpito filotillâları grupundan mürekkeptir.

Her iki partinin adedi kuvvet mukayesesini daha ileride muharebe başlarken arzedeceğim. Şimdi bir deniz muharebesi üzerindeki muhakemelere esas olabilecek surette Alman - İngiliz gemileri hakkında umumi olarak birkaç noktaya işaret etmek isterim :

A) Büyük gemiler. (26.000 - 30.000) ton etrafında ve 28 s/m likten 38 s/m liğe kadar olan çapta ağır top taşıyan büyük teknelerdir. Bu gemilerin süratleri 21 - 23 mil kadardır.

Almanlar bu sınıf teknelerde mukavemeti esas tutmuşlardır. Bunun için alman gemilerinin zırhları kalın, sualtı kısımlarındaki bölme taksimatı çok kavidir. İngilizler büyük gemilerde top çapının büyüklüğüne ehemmiyet vermişlerdir. Alman gemilerinde ağır top çapı 28 - 30.5 luk iken ingilizlerde 30.5 tan başlar ve 38 liğe kadar yükselir. Alman gemilerinde zırhlanma lehine süratten de fedakârlık yapılmıştır. Onlar 19 - 21 süratle iktifa etmişlerdir. İngilizler ise gemilerinde 21 - 23 mil sürat elde etmişlerdir.

Bu gemi inşa prensibi muharebe esnasında görüleceği veçhile kumandanların kararları üzerinde müessir olmuştur.

B) Kruvazörler: Bu hafif gemiler (4.000 - 6.000) ton arasında bir büyüklüktedir. 10.5 - 15 lik top taşırlar. Ve 30 mili mütecaviz sürat yaparlar. İngilizler bu sınıf gemilerde 15 lik top, almanlar 10.5 luk topu esas tutmuşlardır. Alman gemileri biraz daha süratlidir. Fakat ingiliz kruvazörlerinde yağ kazanları kabul edilmiş olduğundan bu sınıf gemilerin son inşa edilenlerinde sürat meselesi de ingilizler lehine geçmiştir.

C) Torpito silâhı: (600 - 1000) ton arasındaki büyüklükte bulunan teknelere esas silâh olarak tabiye edilmiştir. Alman torpitobotlarının hacimleri küçüktür. Onlar gece hücumu yapacak olan bu sınıf gemilerin görünmeden hasımlarına sokulabilmelerini temin için bu tekneleri küçük yaparlar; ingilizler ise denizlere dayansın, büyük gemilerle beraber açılabilmesi için bu teknelerin hacimlerini biraz daha büyük tutarlar.

Alman tekneleri bir çok zaman bir çok harekâta büyük gemilerle beraber iştirak etmişken havanın sertliğine dayanamıyarak geri dönmeğe mecbur kalmışlardır. İngiliz torpitobotlarına yağ kazanı konduktan sonra bunlar alman torpitobotlarına her cihetçe tefevvuk ettiler.

İstidraten arzedeyim; bu sıralarda gemilerde sevk kuvveti olarak kömür kazanı yerine yağ yakan kazanlar konmaya başlandı. Yağ kazanlarile mücehhez olan gemile tuttukları sürati daima muhafaza ediyorlardı. Kömürle yürüyen teknelerde ocağa kömür yetiştirip stimi ayni kuvvette bulundurmak müşküldü. Bunun için bu cins kazanlı gemiler daima ayni sürati muhafaza edemezlerdi. Bundan başka derhal bir süratten daha yüksek diğer bir sürate geçmek lâzımgelirse bu işi gaz kazanlılar daha iyi yapıyorlardı.

Alman bahriye nazırı Tirpitz de bu hakikatleri biliyordu. Fakat Almanya herhangi bir harpte çevrilip bir çembere girerse hariçten gaz temin edilemezse torpitobotlarını çalıştıramıyacağını düşündü. Kömür kazanlarından vazgeçmek bu takdirde torpito silâhından vazgeçmek demek olacaktı, kömürde ısrar etti.

Alman torpitobotlarının noksanı bununla kalmıyordu. Nısıf kutruseyir dediğimiz; yani bir defa hareket ettikten sonra diğer bir yerden kömür vesaire almaksızın gidip gelebilecekleri mesafe bu tekneler için 200 : 300 mil kadardı. Bu kudretle İngiltere sahillerine akın yapılamazdı. Böyle bir teşebbüste kömürleri yetişmezdi. Harp içinde alman harekât plânlarını bu kifayetsizlik son derece müşkül vaziyete düşürmüştü. Hattâ zaman olmuş torpitoları kömürden iktısat için büyük gemilerin yedeğinde denize çıkarmak ve böylece bir hayli mesafeyi yedekte kat'ettirdikten, kömürden tasarruf ettikten sonra ingiliz sahillerine saldırmayı düşünmüşlerdir.

Alman botlarının bu suretle inşasında saik ne idi?

Deniz inşaatının bir bahrî siyaset üzerine ve mürettep harekât plânlarına göre dirije edilmesi zaruridir. Deniz kuvvetlerine sahip olmayı düşünen devletler; keyfifettefak bu gün kruvazör yarın muhrip öbür gün denizaltı gemisi yaptıramazlar. Alman askerî ricali bu sebeple müstakbel vaziyeti düşündü. İngiltere ile bir harp olursa ingilizlerin ne şekilde hareket edeceklerini münakaşa etti. İngilizlerin Borkum, Sylt adalarından birini veya Felemenk sahilinde bir noktayı işgal ile bu mesnetlere dayanarak alman körfezini yakından abluka edeceklerini kabul etti. Bu takdirde küçük torpitobotlarla bu abluka kuvvetlerine taarruzu düşündü. Böylece alman torpitobotları alman deniz icrayi harbinde **sevkulceyşi tedafüde** kalınması zaruri görülerek inşa edilmiş teknelerdi. Büyük harbe girmeden almanlar ingilizlerin uzak abluka yapmaları ve binnetice kendilerinin **sevkulceyşi taarruza** geçmek zaruretinde kalmaları ihtimalini de düşündüler.

Fakat deniz inşaatı başlıyalı seneler geçmişti. Bahrî inşaat kısa zamanda değişemezdi. **Kara ordusu sevkulceyşi tedafüden, sevkulceyşi taarruza geçebilir ve hem kısa bir zamanda geçebilirdi.** Halbuki bahriyenin böyle bir karar değiştirmesi uzun sulh senelerine muhtaçtı.

Bu mütalealardan mevzuumuz için alınacak netice alman filotillâsının inşaatında amil olan harekât projelerinin isabetli olmadığı ve hiç bir esasa dayanmıyan gemi inşaatının ise büsbütün

maksatsız olduğu; binnetice ingiliz muhriplerinin de kruvazörler gibi alman teknelerine mütefevvik olduğu keyfiyetidir.

D) Denizaltı gemileri : Kuruluşlara denizaltı gemilerini sokmadım, Bu muharebede denizaltı gemileri mühim rol oynamamıştır. Maahaza 916 deniz harbi teknelerinden bahsederken bu sınıf gemiler hakkında da bir kaç söz söylemek lâzımdır.

Harbin başında ingilizlerin elinde almanlardan daha fazla denizaltı gemisi vardı. Büyük gemi ve top yolundan ingilizlerle boy ölçemiyeceklerini anlayınca almanlar yeni bir silâh olan denizaltı gemisi üzerine düştüler ve ingilizleri geçtiler, ve daima ilerde kaldılar. Alman denizaltı gemileri münferiden fazla muvaffak oldular. Fakat bu silâhla büyük harbin deniz sevkulceyşine; ve binnetice büyük harbin umumi heyetine cesurane, cür'etkârane bir karar ile müessir olmak mümkün iken, almanlar buna karar vermediler. Şartsız ve kayitsiz denizaltı gemisi harbi ta 1917 senesi nisanında başladı. Bazı şartlar altında yapılan denizaltı harbi fazla semere vermedi. Ve nihayet bu yeni silâha karşı - şartsız kayitsiz harp başlayıncaya kadar korunma çare ve tedbirleri de bulunmuş oldu.

İngiliz denizaltı gemileri; alman botları kadar büyük işler göremediler. Bu tabiî bir netice idi. Çünkü denizlerde yalnız ingiliz bandırası dolaşıyordu. Alman gemileri limanlara sürülmüş alman bandırası denizlerden atılmıştı. Alman denizaltı gemileri hücum edecek hedef ve elde edilecek şöhret buldular. İngiliz denizaltı gemileri ise ne büyük hedef ve ne de fazla şöhret bulamadılar.

Denizaltı gemileri 914 başında bir alman Bnb. nın Bnb. Bauer'in fikir ve teşebbüsile kifayetlerini ortaya koyabilmişlerdi. Bu Bnb. nın teşebbüsü olmasaydı bu tekneler belki bu kadar süratle bu kadar inkişaf etmiyeceklerdi. Denizaltı gemileri komodoru olan Bnb. Bauer denizaltı gemilerini sahillerde gelene taarruz edici, gelmiyene gayrı müessir bir müdafaa vasıtası olmaktan çıkarmıştır. O, denizaltı gemilerini düşman sahillerinde çalışabilecek bir taarruz vasıtası olduğunu iddia ve Şimaldenizindeki uzak keşif hareketleri; ingiliz sahillerinde bir günde 30.000 ton gemi batırmak gibi icraatla bu iddiasını

ispat etmiş, bu tekneler üzerine alâkadarların dikkat nazarlarını çekmiştir.

Deniz kuvvetlerinin bu prensipler üzerindeki mukayesesinden sonra personal hakkındaki bir iki sözle bu bahsi kapatacağım.

E) Mürettebat : Her iki donanmanın mürettebatı gerek yetiştirme esasları gerek bu esaslara göre alınan neticelere nazaran yekdiğerile çarpışmaya cidden lâyıktı. Milyonlar dökerek vücude getirilen ve tekniğin en son tekâmüllerini haiz silâh ve vasıtaları kullanacak olan Alman - İngiliz personalı becerik ve kabiliyet itibarile çok mütevazin bir halde idiler.

Yalnız deniz harp san'ati itibarile, arada bir fark açılıyordu. İngiliz personalı daha tecrübeli idi; ve manen tarihî bir kuvvete dayanıyordu. Onlar kendilerini çok kere bir çok milletlerle tartmışlardı. İngilizler tecrübeli idi; çünkü ingiliz denizcileri almanlardan daha fazla geziyorlardı. İngilizler manen tarihi bir kuvvete dayanıyorlardı; çünkü bir asırdan beri denizlere ingiliz personalı hükmediyordu. Alman bahriyesi denizler üzerinde henüz ne materiyalının ve ne de personalının imtihanını vermiş değildi. O bütün hazırlıklarına rağmen denizler üstünde henüz doğmuş bir çocuğa, nihayet bakılmış ve beslenmiş gürbüz bir çocuğa benziyordu.

Her iki tarafın sevkulceyşi vaziyetleri hakkındaki mukayese burada bitmiştir. Bundan sonra Alman - İngiliz deniz başkumandanlarının ellerinde bulunan harekât emirleri hakkındaki mütalealara geçiyorum. Skagerrak hakkındaki hükümlerde bu harekât emirlerinin rolü olacaktır.

Alman - İngiliz deniz başkumandanları ellerinde bulunan harekât emirleri :

A) Alman donanması :

20 inci asır başında alman bahriyesinin vücut bulmasile beraber bir Alman - İngiliz harbinde alman Açıkdeniz donanmasının ne tarzda bir harp yapacağı daha o zaman alman denizcilerinin zihinlerini meşgul etmiştir.

Zayıf bir bahriyenin kuvvetli bir bahriye karşısındaki düşünceleri demek olan bu fikirler bizce enteresandır. Bu sebeple bu kısım üzerinde biraz daha fazla tevakkuf edeçeğim.

Almanya bir deniz devleti olmaktan ziyade bir kara devleti idi. Kendisine en fazla tehlike karadan gelebilirdi. Rusya ve Fransa iki büyük devlet arasında yaşıyordu. Denizlere çıkmaya karar verdiği zaman karşısında İngiltere gibi bir devlet bulmuştu. İngiltere bütün dünya denizlerine yayılan menfaatlerini korumak için icap eden deniz kudret ve satvetine ve kuvvetli bir deniz prestigine malikti. Alman maliyesi ve alman müdafaa kuvvetlerinin karalardan gördüğü büyük tehlike; bir bahriye yapmağa müsait değildi. Belki küçük deniz vasıtaları tedarik edebilirdi.

Fakat dünya ile bağları çoğalıp artan ve dünya muvazenesinde bir varlık olan Almanya; deniz kuvvetine malik olmadıkça inkişaf ve refaha varmanın ve emin bir müdafaa yapmanın mümkün olamıyacağını anladı ve denize çıkmağa karar verdi. Bu karar ile Almanya Şimaldenizinde bir hakimiyet tesisini iddia edecek bir kuvvet tedarikini düşünmüş değildi. Almanya kendisine taarruz edilirken düşündürücü bir kuvvete sahip olmağa karar vermişti.

Büyük amiral Tirpitz'in nüfuz, mücadele ve fevkalâde mesaisile nihayet donanma vücude geldi. Bu bir Risk donanması idi. Tehlikeyi göze almadan üzerine atılmamıyacak bir kuvvet idi. Bu donanma sayesindedir ki almanlar Büyük harbin içinde bir müddet için olsun **zaferi nihaiden** bahsedecek kadar dayanabilmişlerdir. Bu donanma olmasaydi 1915 ten evvel almanlar sulh yapmak mecburiyetine girerlerdi. Her şeyden sarfınazar çünkü Rusya ile müttefiklerini ayıran vasıta alman donanması idi.

Almanlar bir Risk donanmasına malik olduktan sonra 1908 tarihinde İngiltere ile bir harp halinde bu donanmayı idare edecek kumandana şöyle bir direktif vermişlerdi :

« Elinizdeki mevcut bütün kuvvetinizle denize çıkıp düşmana taarruz ediniz. »

« Düşmana denizde tesadüf edemezseniz limanlarını maynla kapayınız. »

« Düşman ticaretine taarruz ediniz. »

Ruh ve mâna itibarile bu emir tamamile taarruzidir ve tamamile sarihtir.

1912 senesine kadar alman açıkdeniz donanması kumandanlığı kasasında bu emir kapalı bir zarf içinde bekledi. Birinci ve ikinci Fas buhranları sırasında eğer Büyük harp patlamış olsaydı donanma bu yolda hareket edecekti.

1912 senesinde emrin sarahati muhafaza olunmakla beraber ifade tarzı değiştirildi. Fakat 1913 senesinde emir tamamen tedafüî bir vaziyete sokuldu.

Almanlara hâkim olan düşünce ne idi?

Büyük deniz kuvvetleri bitaraflar üzerinde daima bir tazyik yapmak iktidarındadır. Denizden kuvvetli olan devlerlere karşı kuvvetli olmıyan devletlerin daimî bir çekingenliği vardır. Eğer bir alman donanması mevcut olmasaydı Baltık devletleri, Danimarka alman donanması tesirinden uzak diğer bitaraflar gibi itilâf devletleri arasına geçebilirlerdi.

Eğer alman donanması bir İngiliz - Alman harbi başında taarruzi olarak hareket etseydi ve bir kat'i neticeli muharebeye girişip mağlûp olsaydı vaziyet ne olurdu? Bittabi Baltıktan ruslarla irtibat teessüs ederdi. Ruslar ve ingilizler, alman sahillerine çıkarmalar yapabilirlerdi. Almanlara birer yeni kara cephesi daha ihdas edilmiş olurdu. Almanya İsveçle olan hayati irtibatını kaybeder ve alman fabrikalarının muhtaç olduğu ham mevat tükenir ve harp sanayii felce uğrardı.

Yok eğer dava aksi olur da bu kat'i neticeli muharebeyi almanlar kazanırlarsa ne kâr edilirdi? Bir defa bütün bitaraflar Almanya lehine dönerdi. Nitekim (Coronel) deniz muharebesinin kaybı ingiliz deniz itibarını şiddetle sarsmıştı. Bir kat'i neticeli muharebenin kaybı halinde; itilâf devletleri nakliyatı, garp cephesi ikmal işleri sarsılacaktı. Britannie ticareti duracak İngiltereye açlık kâbusu çökecekti ve belki Amerika kazanılacaktı. Büyük harbin çarpışılan en ehemmiyetli bir cephesi de bitaraflar cephesi olduğu malûmdu.

Alman erkânıharbiyesi bu ikinci mülâhazayı karanlık gördü. Bilhassa başbakan Bethman Hollweg harbin ne başında ve ne de sonunda alman donanmasının tam tertip ortaya atılmasına taraftar değildi. Başbakan sulh masası başında dahi kuvvetli bir donanmaya sahip kalmak lüzumunda ısrar etti.

Erkânıharbiyei bahriye, erkânıharbiyei umumiyeye general Moltkeye « İngilizlerle bir harp halinde alman donanmasının kara harekât ve hedeflerine ne suretle yardım edeceğini » sordu. General « Bahriye elindeki kuvvetle ingilizleri hasara uğratsın bu kâfidir» dedi. Karanın harp plânından, bir birbuçuk ay içinde Fransa da netice almak gayesinden deniz böylece habersiz kaldı.

Erkânıharbiyei bahriye ingiliz bahrî harp tarihini gözden geçirdi. Üstün ingiliz kuvvetlerinin almanları limanlarından dışarı çıkartmamak üzere an'anevî sevk ve idare tarzlarına imtisalen ta alman körfezine kadar gireceklerini ingilizlerde daima böyle bir taarruzî fikir hâkim olduğunu düşündü. Bu şart ve mülâhazalar altında harekât emrini değiştirdi.

İngiliz kuvvetlerini küçük muharebelerle yıpratmak onu alman büyük kuvvetlerine denk bir hale sokup ondan sonra neticei kat'iyeli bir muharebe aramak fikrini iltizam etti. Ve şu yolda bir harekât emri yazdı:

Emrin canlı noktaları:

« 1 — Deniz harekâtının hedefi ingiliz abluka kuvvetlerine »
« taarruzdur. Mayn ve denizaltı gemileri harplerile bu taarruzi »
« harekât abluka hududundan ingiliz sahillerine kadar sürüle-»
« cektir. »

« 2 — Bu şekil harp ile denkleşme kazanıldıktan sonra kuv-»
« vetler toplanıp bir deniz muharebesine teşebbüs edilecektir. »
« Kuvvetler denkleşmeden ancak zafer vadeden fırsatlardan »
« istifade olunabilir. »

« 3 — Uluslar arası haklarına riayet ederek ticaret harbi»
« yapılacaktır. ilâ ..... »

Görülüyorki siyasî mülâhazalar ve ingilizlerin takip edeceği harp usulünü tahmin şekli ve alman filotillâlarının inşa sistemi 1908 deki meşhur taarruzî harekât emrini tedafüî şekle sokmuştur.

Bu harekât emri o zaman hattâ bu gün bile bir çok münakaşalara sebep olmuştur. Bu emir alman açık deniz donanması başkumandanının elini bağlıyor mıydı?: Kumandan taarruzî hareket edebilir miydi?. İngilizlerle bir muharebe aramalı mıydı?.

Alman açık deniz başkumandanı amiral V. İngenohl bu emri kuvvetler denkleşmeden ortaya çıkılmıyacaktır, diye tefsir etti. Mayn hareketleri, denizaltı gemileri taarruzlarile ingilizleri zayıflatıp bir denkleşme teminine çalışmağa başladı. Mayn ve denizaltı gemileri harpleri yanında torpitolardan sulh hesapları hilâfına istifade olunamıyordu. İngilizler ablukayı uzaktan koymuşlardı. Abluka hattı torpitoların seyir sahaları dışında kalıyorlardı. İngilizler de tedafüî bir plân takip ediyorlardı. **Böylece iki tarafın sevkulceyşi tedafüde kaldığı bir harp devam ediyordu.** Bu cidden garip bir muhasama oluyordu. Ortada sevkulceyşi müteaarız yoktu. Büyük harbin açılışındanberi seneler geçtiği halde deniz vaziyeti hâlâ 1914 ağustosundaki vaziyet gibi kalıyordu. Bu harbin bir mütearrızı olmak lâzımdı. Alman açık deniz filosu başkumandanı acaba harekât emrini erkânıharbiyei bahriyenin murat ettiği şekilde anlamamış mıydı? Eğer böyle olsaydı ikaz olunurdu. Yoksa emrin hakikî manasında bir mübhemiyet mi vardı?.

Alman harekâtı harbiye emrinin yazılışında hiç bir alâkası olmıyan ve keza erkânıharbiyei umumiye reisi ile de hususiyeti güzel olmıyan müşür amiral V. Tiripitz; **« Donanma isterse istediği kadar serbestiyi bu emirden çıkarabilir. »** der Tiripitze göre kuvvetleri denkleştirecek makam yine donanma kumandanıdır. Binaenaleyh harekâtı; o makam bu maksada göre tertip edebilir.

Alman harekâtı harbiye emri üzerinde bu kadar tevakkufumdan dolayı beni mazur görmenizi rica edeceğim. Müteakiben istihalesi ile Skagerrakı doğuran ve alman deniz sevk ve idaresine esas olan bu emir; bu büyük harbin alman deniz harekâtı harbiye emri; askerî neşriyatta ve tarihlerde sahifelerce yer bulmuştur. Münakaşaları neticelenmemiştir.

Her halde bu kadar münakaşayı mucip olduğuna göre bu emir kâfi bir sarahati haiz değildir diyebiliriz. Harp başladıktan sonra donanma kumandanlığı erkânıharbiyeden emrin tadilini rica etti. Harekât ile alâkadar olmamakla beraber bahrî nüfuz ve görüşü kuvvetli olan V. Tiripitz « Türkiyenin harbe girmesinden evvel donanmayı kat'î neticeli bir harbe sokma-

mak üzere » bu emrin müteakıp safhalar için donanma **kumandanlığının lüzum gördüğü** taarruzi harekât serbesti ve sarahatile tavzih edilmesini imparatordan iltimas etti. Karargâhı umumideki müzakereleri bundan sonra karanlık bulmaktayız. Bir taarruzi emir çıkartılmamasında daha ziyade kim amil olmuştu? Taarruzî harekâta taraftar olmıyan askerî kabine şefi mi sadece vaziyete hakimdi. Bunlar karargâhı umumî âzaları arasındaki mücadeleler içinde kaybolmuştur. Malûm olan keyfiyet emrin tadil ve tasrih edilmemiş olduğudur.

1914 senesinden 1916 senesine kadar alman açık deniz filosu başkumandanlığına:

« Donanmayı geride bulundurunuz. Zayiat vermeyiniz »

« Üstün düşmanla muharebeye girişilmiyecektir. »

« Bütün donanmayı ortaya atma zamanı henüz gelmemiştir.»

« Ancak denizaltı gemileri torpitobotlar ve maynlarla harp ediniz. »

« Fakat şunu da gözden kaçırmayınız ki Belçika zaptoldukdan sonra bu küçük teknelere son derece lüzum hâsıl olacaktır.» Şeklinde müteaddit emirler ve yazılar gelmiştir. 1914 ten 1916 ya kadar yani harp açıldıktan iki sene sonraya kadar alman muharebe kruvazörleri hariç, alman ana filoları düşmana tek top atmadı. Büyük gemilerde ruhî bir meskenet uyandıran büyük bir atalet vardı. Cephede bulunan alman deniz zabitleri harbin başında 1: 1,5 Alman - İngiliz deniz kuvvetleri nisbetini artık bir daha göremiyeceklerini düşünüp münkesir oluyorlardı. İngilizler gün geçtikçe dünya denizlerine yayılmış olan gemilerini toplamışlar ve ayrıca büyük deniz inşaatına girişmişlerdi. Almanlar da gemi yapıyorlardı. Fakat bu inşaat yarışında almanlar sulhte olduğundan daha fazla bir mesafe ile ingilizlerin gerisinde kalacaklardı. Alman deniz cephesi « **Muharebe yap, fakat zayiat verme**. » , bu ne demektir, diyordu. Resmî tarih kitaplarında görüldüğü üzere cephe buna « **Geriden bir yeşil çuhalı masa üzerinden verilme emir**. » ismini veriyordu. Büyük harp gibi bir harbi senelerce bir top atmadan yaşamak donanmadaki ateşin zümreyi için için kaynatıyordu. Bunlar milyonlarca para ve senelerce emek ile vücude

gelen alman bahriyesinin kara meslekdaşları hududun her köşesinde şerefle ölürken kendilerinin meskenet içinde beklemelerinden büyük bir sızı duyuyorlardı. Bu derunî şikayetler o derece fazlalaştı ki nihayet bir gün artık limanlarda geceli gündüzlü nöbet bekliyerek ruhan ölmektense düşman karşısında şerefle ölmek fikrine kalboldu.

Rahatsızlığı dolayısile hastane gemisine çıkmış bulunan eski erkânıharbiyei bahriye reisi ve yeni açık deniz filosu başkumandanı amiral V. Pol'ın kapısını bir gün Kaisar zırhlısı kumandanı miralay V. Trotha vurdu ve içeri girdi: « Excelence » dedi; « Bütün alman donanması mensupları artık limanlarda geçen bu meskenetten bıkmış ve bu meskenete büsbütün teslim olup ölmektense düşman karşısına çıkıp ne pahasına olursa olsun çarpışarak şerefle ölmeğe karar vermiştir. Bu gün artık açık deniz donanması sevk ve idaresine karşı donanmanın hiç bir itimadı kalmamıştır. »

Amiral V. Pol bu muhavereden çok geçmeden ölmüştür. Bilâhare filo erkânıharp reisi olan V. Trothanın bu ağır ittihamının amiralın ahvali sıhhiyesine fazla tesir ettiğini söyliyen zabitler vardır.

Nihayet 1916 senesi II. Kânun ayının 18 inde taarruzî fikirlerile dost ve düşman memleketlerde şahsiyeti tebarüz etmiş olan II. filo kumandanı amiral Scheer alman açık deniz filosu başkumandanı oldu ve forsunu « Feridrich der Grosse » zırhlısına çekti. Bu sırada Wilhelmshveni ziyarete gelen imparatorla yeni donanma kumandanı görüştü. İmparatoru taarruzî harekâta imale etmek veya daha doğrusu herhangi bir şekle imale etmek pek âlâ mümkündü. Amiral Scheer ilk iş olarak harekât emrinde bir serbesti salâhiyeti aldı. İmparator « Büyük zayiat vermeden düşündüğünüz harekâtı icra ediniz » dedi ve bilâhare karargâhı umumiden şu emri gönderdi.

1916 senesi alman harekâtı harbiye emri

« A) Düşmanla tabiyevî ve sevkulceyşî vaziyet aleyhe olduğu zaman kesilebilecek bir muharebeyi kabul ediniz. »

« B) Donanmanın tam tertip ortaya atılması umumî harekâtın gidişine göre bizzat tarafımdan emir verilinciye kadar tehir edilecektir. »

Bu emir de yine donanmaya istediği serbestiyi vermiyordu. Fakat amiral Scheer zayıatı göze almaksızın hiç bir gûna harekât yapılamaz dedi ve büyük donanmayı faaliyete getirdi.

Amiral Scheerin kumandanlığa geçtiği ve alman donanmasının yeni bir enerji ile harekete başladığı günden **dört ay** sonra Skagerrak muharebesi vukua gelmiştir.

Amiral Scheer ile miralay V. Trotha ve miralay V. Levetzow dan mürekkep erkânıharbiyesinin Şimaldenizi harp sevk ve idaresine ait hazırladıkları plânların esası yine zayıf bir bahriyenin kuvvetli ve hâkim bir bahriye karşısındaki plân ve düşüncelerini göstermesi itibarile mühim ve enteresandır. Alman resmî harp tarihinden bunları hulâsaten alıyorum :

Amiral ve erkânıharbiyesi 916 deniz vaziyetini şöyle görüyor:

A) Bugünkü kuvvet nisbeti (28/16); bizim ingiliz ana kuvvetile kat'i neticeli bir muharebe yapmaklığımızı imkânsız bırakıyor. Bu sebeple harp sevk ve idare şeklimizde düşmanın bizi kat'i neticeli bir muharebeye icbar etmesine meydan verilmiyecektir.

B) Düşman üzerine yapılacak olan plânlı hareketler ve daimî tesirlerle onu gizlenmiş olduğu ve daima beklemekte bulunduğu köşeden muayyen bir kısım kuvvetle dışarıya uğratmağa ve bastırmağa çalışılacaktır. Düşmanın bizimle bilkıyas daha fazla hassas tarafları olması ve bizim bu vadide mütearrız olup inisiyativ'i elde bulundurmaklığımız bize bir avance olacaktır.

Bu maksadı elde etmek için yapılacak harekât:

1 — Denizaltı gemilerile ticaret harbi yapmak.
2 — Mayn harbi yapmak.
3 — Şimalde ticaret harbi yapmak.
4 — Hava harbi yapmak.
5 — Açık deniz filosu akınlarile daimî faaliyet.

Bu muhtelif harekât münferit olmayıp uygun combinationlarla tevhit edilecekti. Hindenburg ve Ludendorff'un yekdiğerini

ikmal eden şahsiyetleri gibi alman açık deniz donanmasında Scheer ve Trothanın characterleri de yekdiğerini itmam ediyordu. Elde iki senelik bir harp tecrübesi vardı. Donanma erkânıharbiyesi bu ruh ile esasatı çizilen proğram dahilinde müteaddit harekât plânları tertip etti ve birliklere dağıttı.

Hava ahvaline ay, gün, şartlarına ve diğer askerî vaziyetlere uygun olan hangisi ise bu hareket donanma kumandanı tarafından lüzumu halinde bir parula ile birliklere verilecek ve derhal o numaralı harekât üzerinde faaliyete geçilecekti.

1916 senesi mart ayından itibaren alman açık deniz filosu, yeni bir idarenin mahsulü olan bu taarruzi faaliyete başladı.

Almanları bu vaziyette bırakarak şimdi igiliz sevk ve idaresine ve ingiliz başkumandanının elindeki harekât emrine geçiyorum. Evvelâ şunu arzedeyim ki arkadaşların sabrını fazla suiistimal etmemek için bu bahsi kısa keseceğim.

İngiliz donanması :

19 uncu asrın başından itibaren denizlere hâkim olan ingiliz deniz siyasetinin hedefi; kendisinden sonra gelen iki deniz devletinin malik olduğu deniz kuvvetine muadil bir kuvvete sahip olmak olmuştur. Amerikan, Fransız bahriyelerinin ve sonra Alman, Japon denizciliğinin vücut bulmasile İngiltere bu düşüncesini takibe imkân göremedi. Bu defa iki devlete denk değil de yalnız en kuvvetli bahriyeye malik olarak kalmak iddiasını takibe karar verdi. Büyük harpten sonra hattâ diğer büyük deniz devletlerile beraberliğe rıza gösterdi. İngiltere kendi denizlerini değil dünya denizlerini müdafaaya muktedir bir bahriyeye sahip olmak zaruretini duyuyordu.

1900 senesine kadar ingiliz deniz inşaatının hedefi Fransaya müteveccihti. İngiliz deniz kuvvetlerinin sıklet merkez **Akdeniz** de bulunuyordu. 1900 senesinden sonra ingiliz inşaatı genç alman deniz inşaatına teveccüh etti. Ve ingiliz deniz kuvvetlerinin sıklet merkezi **Akdeniz** den **Atlas Okyanusu** na ve oradan kanala ve Şimaldenizine çıktı.

1913 senesine kadar ingilizler oynadıkları harp oyunlarında ve esas üs olarak kendilerine intihap edip bütçelerine bu husus

için tahsisat koyarak hazırladıkları yerler arasına Orkney adalarındaki **Scapa Flow gibi** uzak bir üssü sokmamışlardı. İngilizler esas üs olarak Firth of Forth de Rosyth ve Firth of Morey de Cromartı limanlarını hazırlamışlardı. Fakat bu son iki limanın cenupta olmaları, alman deniz kuvvetleri tesirine daha yakın bulunmaları düşünülerek hazırlıksız olmasile bir çok tehlikeleri calip olmasına rağmen Scapayı uzaktır diye üs olarak seçtiler. Almanlar büyük harbin başından uzun bir zaman sonraya kadar ingiliz donanmasının yerini keşfedemediler. Çünkü Scapa gibi istihzaratı düşünülüp ikmal edilmemiş bir liman ve böyle uzak bir abluka almanlarca hiç ümit edilmiyordu.

Filhakika ingiliz başkumandanı sevkulceyşi rüchanına güvenerek Scapaya gitti. Fakat askerî emniyet ve müdafaa tertipleri noksan olan bu limanda yatmak ta müşküldü. Pek âlâ biliriz ki deniz üssü; donanmanın kifayetinin azaldığı ve donanma büsbütün acze girdiği bir zamanda donanmayı alır, onu takviye eder ve tekrar ona eski keskinlik ve müessiriyetini verir. Donanma üsse kömür almak; mürettebatı dinlendirmek, ufak tefek arızalarını bitirmek ve ilâ . . . için girer. Bu sebeple üs kâfi emniyet ve müdafaa kuvvetlerini haiz ve ikmal vasıtalarına malik olmak lâzımdır. Bunlardan mahrum olan Scapa Flow da bütün ingiliz ana vatan filosunun mes'uliyetini sırtına almış olan amiral Jellico Scapa hazırlanıncıya kadar bir çok geceler uyuyamamış ve gemilerini alıp bir yanlış alarm yüzünden denizlere açılmıştır. İngiliz filosu muharebeye hazır olmakla beraber ingiliz ana üssü hazır değildi. Almanların harbin başında taarruzî hareket etmemelerini tenkitteki hikmet; adedî gemi mukayeseleri kadar ingilizlerin bu üs hazırlığındaki noksanından ileri gelmektedir.

Amiral Jellicoe ana vatan filosunu büyük harbin hemen başında teslim almıştı. Erkânıharbiye değişikliği; donanma, filo emirleri tadilâtı ve başkumandanın donananmayı tamamen avucu içine alması hususu; bir zaman meselesi idi. Alman donanmasının harbin başında bu ingiliz emri kumandasındaki tebeddülün doğurduğu idarî ve ruhî tahavvülden istifade edemeyişi ayrıca bir alman kaybı olarak gösterilmektedir.

İngiliz bahrî ricali harpten sonraki eserlerinde büyük harbin başında ingiliz ana filosunun kumanda tebeddülünden; üs hazırlığı noksanından; gemilerdeki arızalardan pek büyük bir tehlike içinde yaşadığını almanların teşebbüs fikrinden, cüretten mahrum olmaları dolayısile ingilizlerin bu tehlikeden kurtulmuş olduklarını söylerler.

Amiral Jellicoe nun elindeki harekâtı harbiye emri:

1 — Düşman ithalât ve ihracatını, düşmanın bitaraflarla olan alâkasını her vasıta ile ızrar ediniz.

2 — Bütün harp sahalarına gelip gidecek askerî nakliyatımıza vaki düşman taarruzlarına mâni olunuz.

3 — Üstün kuvvetle almanları açık denizde muharebeye icbar ediniz. Düşmanla üslerden uzak iken şartlar lehimizde olduğu takdirde muharebeyi kabul ediniz.

Zafer donanmamızın haizi ehemmiyet bir surette hasarile olacaksa şayanı arzu değildir.

Bu emir de görülüyor ki tedafüi bir emirdir. Maahaza alman tedafüi ile ingiliz tedafüi arasında büyük bir fark vardı. Bu tedafü ile İngiltere halihazırı idame etmiş oluyordu. Halihazır ingiliz hakimiyeti demekti. Bu hakimiyeti kırmağa matuf hamleler alman donanmasına düşen vazifelerdi. İngilizler evvelce söylediğimiz gibi almanların bütün hesapları hilâfına yakın değil uzak abluka sistemini kabul ile sevkulceyşî tedafü harp şeklini intihap etmişlerdi. Bir kısım hafif kuvvetlerle Manş kanalını; ana filo ile Norveç - Shetland (Şetland) geçidini kontrola karar vermişlerdi.

Alman neşriyatının bu vadide bir iddiası vardır. İnteressant olması itibarile arzedeceğim.

913 - 914 senesi kışında alman Erkânıbahriyesi bir harp oyunu oynamıştır. Bu oyunda ingiliz kuvvetlerini idare eden alman zabiti ingiliz kuvvetlerini Thames (Taymis) ağzında hattâ Firth of Forth de kaldıkça alman küçük deniz kuvvetlerinin baskınlarına uğrıyacağını hesap etmiş ve büyük ingiliz filosunu daha şimala Scapa Flow ya çekmiştir. Buradan Almanyayı emniyetle tazyik altına koyabileceğini ve alman filosunun kanala

vaki bütün hareketlerinde onların gerisine düşebileceğini iddia etmiştir.

Harp oyunundaki ingiliz filosu kumandanı alman zabitinin bu fikrine karşı alman Erkânıharbiyesi daha ziyade hissî bir mütalea ile muhalefet etti.

Scapa Flow ya çekilmek ingiliz deniz harp sevk ve idaresi için sevkulceyşi tedafüde kalmak olacaktı. Muhteşem ingiliz donanması tarihî misallere göre Passive bir vaziyette kalamazdı. Uzak abluka ingiliz umumî efkârı üzerinde herhalde aksi tesir yapacaktı. En büyük donanmaya malik olmak sonra da alman akınlarına karşı müdafaada kalmak umumî efkârın kabul edemiyeceği bir hareket olurdu.

Alman istihbarat hizmetinin sulhte elde ettiği ingiliz harp oyunlarında Borkum, veya Sylt adalarının işgal edilmesi ve alman körfezine yakın abluka konulduğu öğrenilmişti. Alman deniz kuvvetini baskınlarla ezmek ve onları limanlarında boğmak için yakın abluka yapmak lâzımdı.

Alman Erkânıharbiyesinin ingiliz donanması tarihi satvet ve azameti karşısında nasıl bir heyecan ve intizar içinde kaldığını bu mütalealar meydana koymaktadır.

Almanların 913 - 914 senesi kışında oynadıkları bu harp oyunu neticesi ingilizlerin İntellicense Service'ne gizli kalamazdı. Alman askerî neşriyatının iddiasına göre bu oyun ingiliz fikirlerini uzak abluka üzerinde işlemeğe sevketmiştir.

Amiral Jellicoe nun düşünceleri:

« Büyük işler büyük tehlikeleri göze almakla kabildir. » diyen ve yüz sene evvel Trafalgar da (27) gemi ile (37) gemiye karşı bir kan muharebesi yapıp ingilizlere deniz hakimiyetini alan Nelson yanında Jellicoe'nun tabiye fikirleri başka merkezde idi. Jellicoe 914 - I. Teşrin de yani harbin başından iki ay sonra admiraltıya gönderdiği bir yazıda:

« Almanlar en ziyade denizaltı gemileri ve torpitobotlarına güvenmektedirler. Eğer iki donanma karşılaşırsa almanlar bu silâhlardaki üstünlüklerine güvenerek bunlardan istifadeye çalışacaklardır. Binaenaleyh tabiyemizde bu alman düşüncesine mahkûm olmamağa çalışmalıyız. Alman donanmasile tesadüf de onun davet ettiği istikamete gidemeyiz Çünkü bu hareketle bizi düşman maynları ve denisaltı gemileri hattının üzerine çekebilir. Evet düşman üstüne gidemeyiz. Bu takdirde muharebeden çekiniyormuş gibi bir his ve fikir hâsıl olur. İngiliz zabit ve neferlerinin hislerine mugayir olan bu hal yeni ve tecrübe edilmemiş silâh ve harp usulleri karşısında büyük ingiliz donanmasının emniyeti gözünden bayırlıdır. »

Görülüyorki amiral Jellicoe harekâtı harbiye emrinin - deniz yollarını ve nakliyatını emniyete almak ve ağır zayiatsız zafer vadetmiyen bir muharebeyi kabul etmeyiniz - diyen maddelerini tamamen benimsemişti.

Artık Skagerrak muharebesine başlamak üzere dimağlarda kâfi bir zemin ihzar edilmiştir. Bu zemin üzerindeki son intibaı şöyle bağlamak isterim.

Büyük harp içinde alman istihbarat hizmeti ingiliz İntellicense Service'i yanında çok genç ve iptidaî kalmıştır. Askerî harekât üzerinde haber alma işlerinin oynadığı mühim rol hepimizin malûmudur. 914 senesinde Baltık denizinde batan Magdeburg namındaki bir alman kruvazöründeki şifre, mahrem kitaplar işaret kitapları ruslar vasıtasile ingilizlerin eline geçmiştir. İngilizler bundan fevkalâde istifade etmişlerdir. Sonra bir ikincisi 915 senesinde ingiliz tesis tekniği almanlardan çok ilerdedir. İngilizler bu tarihte doğru olarak telsiz kerterizi yapmaktadırlar. 916 senesinde ise ingiliz Admiraltısı almanların bütün telsizlerini çalıyor. (2 - 3) saat zarfında deşifre ediyor ve amiral Jellicoe'ya ulaştırıyordu. Alman donanması ne zaman denize açılsa daima denizde bir ingiliz kuvvetile karşılaşıyordu. Binaenaleyh görülüyorki Şimaldenizi masasında alman deniz başkumandanı ile ingiliz deniz başkumandanı arasında oynanan bu müthiş kâğıt oyununda ingiliz; almanın elini görüyor ve ona göre kâğıt çıkıyordu.

II

Skagerrak muharebesi

Muharebeyi üç başlık altında tetkik edeceğiz.

a) Keşif kuvvetlerinin çarpışması.

b) Ana kuvvetlerin karşılaşması.
c) Gece çarpışmaları. Ve 1 - Haziran - 916 sabahı.

a) Keşif kuvvetlerinin çarpışması.

a) Alman kuvvetleri. Amiral Scheerin Erkânıharbiyesi ile çizdiği program dahilinde mürettep harekât peyderpey yapılıyordu. Muhtelif harekât plânları ve emirleri arasında İngiltere sahillerinde Sunderland istihkâmatı liman ve tesisatı ve fabrikaları bombardıman etmek üzere bir harekât plânı ve bundan başka bir de Skagerrak boğazında ticaret harbi yapmak üzere hazırlanmış diğer bir harekât plânı ve emri vardı

Hazırlanan bu plânlarda iki senelik bir harp tecrübesinden alınan dersler de göz önünde tutulmuştu. Harekâtta denizaltı gemilerinden, hava gemilerinden bütün muharebe vasıtalarından bir arada bir harekât içinde biribirini tamamlayıcı şekilde istifadeler düşünülüp tertipler yapılmıştır.

Sunderland için tertip olunan harekâtın esası şu idi:

I. 15 - Mayıs - 916 da alman denizaltı gemileri ingiliz üsleri önünde mevki almak üzere alman sahillerinden hareket edecekler ve 23 - mayısta mevkilerini almış bulunacaklardı. Bu aldıkları bekleme mevkilerinde 1 - hazirana kadar kalacaklardı. (Skagerrak muharebesinin 31 - mayısta olduğunu istitraten arzederim.)

Denizaltı gemilerine verilen vazife şu idi:

a) Liman ağızlarında bekleme mevkii almak ve hücum fırsatları kollayıp istifade etmek.

b) İngiliz deniz kuvvetlerini gözetleyip keşif raporu vermek.

Denizaltı gemileri bu emir mucibince 15 - Mayıs - 916 da harekete geçtiler. Böylece mayısın 15 şinde Sunderland harekâtına başlanmış oldu. (Kroki - 1) de denizaltı gemilerinin seyir yolları gösterilmişitir.

II. Hava gemileri bu taarruz için mümkün olduğu kadar geniş mikyasta keşif yapacaklardı.

III. Muharebe kruvazörleri ana kuvvetin desteğile ingiliz sahillerini bombardıman edeceklerdi.

İngiliz sahillerine alman filosunun bu ilk akını değildi. Yüzlerce senedenberi ingiliz sahillerine düşman mermisi düşmemişti. Büyük harpte alman mermilerini gören hassas ingiliz milletinin fikir ve hisleri son derece karışmıştı. Malumdur ki ingiliz halkı; şark milletleri gibi harbin ıstırap ve dehşetile yuğrulmuş ve bu ateşe kanıksamış bir millet değildi.

Arzettiğim veçhile Sunderland hareketine denizaltı gemilerinin hareketlerile başlamış oldu. Fakat mayısın son haftasında havalar fenalaştı. Hava kumandanlığı hiçbir hava gemisinin uçamıyacağını bildirdi. Halbuki Sunderland harekâtı için hava keşfine son derecede lüzum vardı.

29 - Mayıs sabahı oldu. Alman açıkdeniz başkumandanlığı henüz Sunderland hareketinden vazgeçmemişti. Bu olmadığı takdirde Skagerrak boğazındaki ticaret harbine kararını değiştirmek niyetinde idi.

Deniz hareketleri icrasında azim ve iradenin bütün şiddetine rağmen havanın ve tabiatin esiri olmaktan kurtulmak mümkün değildi. Hava rasatları 30, 31 mayıs günlerini de fena hava olarak tahmin ediliyordu. Denizaltı gemileri 31 mayıstan sonra emir mucibince liman önlerinden ayrılmış bulunacaklardı. Onların onbeş günü geçen fırtınalı ve müsait olmıyan havalarda düşman tesiri altındaki tarassutlarını daha fazla uzatmak faidesiz olurdu. Esasen denizaltı gemilerinin o zamanki kifayetleri kendilerinden bu talebi yapmağı hemen hemen fazla bulacaktı.

Amiral için tasavvurunu değiştirmekten başka bu vaziyette yapılacak hareket yoktu. Scheer tasavvurunu değiştirdi.

30 - Mayıs - 916 saat 15,00 te telsizle bütün alman deniz birliklene: 31 - Mayı - GG numara 2490 parulasını verdi.

Bu parula Skagerrak boğazına akın plânını emrediyordu. Bu plânın esası şu idi:

I. 30 - 31 mayısta Flander de bulunan bütün denizaltı gemileri, denize açılacaklardı. Almanların Şimaldenizinde yapacakları hareket üzerine denize açılan birlikleri avlıyacaklardı.

II. 31 - Mayıs - 916 da alman açıkdeniz filosunun keşif kuvveti olan muharebe kruvazör filosu, Norveç sahillerinde

görünmek ve orada ticaret harbi yapmak üzere hareket ode - cek ve düşman madun kuvvetlerini imha ve üstün kuvvetlerini alman ana kuvveti üstüne çekecektir.

Bu ağır kruvazör filosuna kumanda eden ve ileride görüleceği veçhile muharebenin en ağır yükünü sırtında taşıyan Bayernli amiral; alman askerliğinin timsali ve azimkâr bir muharipti. En güzide alman mürettebatının donattığı en güzide alman inşaatını temsil eden muharebe kruvazörlerile 31 - Mayıs - 916 saat 02,00 de mütemmim hava raporunu beklemeden Yade den denize açıldı.

III. Alman ana kuvveti amiral Hipper kuvvetinden bir gün sonra 1 - Haziran - 916 da denize çıkacaktı; böylece alman keşif kuvvetlerile alman ana kuvveti arasında bir günlük bir mesafe bulunacaktı.

Hava keşif, raporlarından istifade edilmediğine göre kaşif ve ana kuvvetleri arasında bukadar bir mesafe açmak büyük bir hata olurdu. İki kuvvet arasındaki tabiyevî irtibat kaybolurdu. Amiral Scheer son dakikada harekât plânındaki tahriri şekilden rücu etti. Bu plânı hal şartlarına uydurmayı lüzumlu gördu. Ve tahriri emrine rağmen amiral Hipper in hareketinden **bir buçuk saat** sonra 30 - mayıs saat 03,30 da denize açıldı.

Filoların umumî gidiş istikameti (kroki - 1) den görülmektedir. Seyir ve emniyet teşkilleri ise (kroki - I ile kroki - I D) dan görülebilir.

b) İngiliz kuvvetleri: Amiral Scheerin alman donanması başına geçtikten sonra göstermiş olduğu faaliyet ve akınlar bilhassa bu Skagerrak akınından bir ay evvelki 25 - Nisan - 916 daki Lowestof mıntakasına tertip olunan bombardıman ingiliz efkârı umumiyesinde derin akisler yapmıştı.

İngiliz bahriye nazırı M. Balfour aleni bir beyanatında alman donanmasının tekrar ingiliz sahillerinde görüldüğü takdirde cezasız bırakılmıyacağını umuma ilân etti. Diğer taraftan ingiliz sevk ve idaresinini ruslar tazyik ve almanlara karşı bir hareket talep ediyordu.

Bu tesirler altında amriral Jellicoe, Mayıs - 916 nın son haftasında veya **icabına göre haziran başında yapılmak üzere şöyle bir plân hazırladı:**

I. Bir hafif kruvazör filosu; bir muharebe kruvazör filosu ve bunları geriden himaye etmek üzere bir muharebe filosu Skagerrak boğazında görünecek ve hattâ Baltığa doğru geçerek bu suretle almanları denize açılmağa sevkedecekti. Bu sırada Jellicoe bütün kuvvetile Horns Riff de bulunacaktı. (Kroki - 1)

II. İngiliz denizaltı gemileri alman körfezinde gözetleme vazifesi almak üzere mayısın son haftasında ingiliz limanlarından ayrılacaklardı.

III. İngiliz tayyareleri hava keşfi yapacaklardı.

Görülüyor ki amiral Scheer, amiral Jellicoe hemen hemen ayni sevkulceyşî hareketi düşünmüşlerdi. Tesadüf bu ayni hedefli hareketi ayni günlere getirmişti. Her iki amiral harp senelerinden ayni dersi çıkarmışlardı. Fakat iki tarafında yekdiğerlerinin hazırlık ve hareketlerinden son dakikaya kadar haberleri yoktu.

İki amiralın plânları arasında şu fark vardı:

a) Jellicoe daha emniyetli davranmıştır. Admiraltı İngiltere nin hayatını Jellicoe ya emniyet etmiştir. Ve filhakikâ **emniyet** Jellicoe nun en karakteristik bir vasfıdır. Amiral Skagerrağa giden ingiliz muharebe kruvazörlerine destek olmak üzere ayrıya bir muharebe filosu katmıştır.

Scheer ise amiral Hipperin, keşif kuvvetlerini arkasından hemen hareket etmeseydi alman donanmasına bir felâket getirecek kadar fazla cüretkâr olacaktı.

b) Jellicoe denizaltı gemilerine bu harekâtta yalnız tarassut vazifesi vermiştir. 1 - haziran tarihine kadar kendilerini gizli tutmaları için de ayrıca talimat vermiştir. Bu suretle amiral esas maksadının, baskın tesirinin gizli bırakılmasını düşünmüştur.

Scheerin denizaltı gemileri ise 23 - mayıstan itibaren hücum fırsatlarını kollamak emrini almışlardı. Bu sebepledir ki mayısın 30 uncu gününe kadar bir çok kereler kendilerini göstermişlerdir.

Bu gizleyiş ve görünüş ana harekâtı ifşa gözünden ingiliz düşüncesini doğru gösteriyor.

c) Amiral Scheer kendi denizaltı gemilerinin bekleme müddeti sonuna erdiğinden ingiliz limanları önünde bulunan bu gemiler artık yerlerini terkedeceklerinden amiral Jellicoe dan bir gün evvel denize çıkmıştır. Binnetice tertip itibarile yekdiğerine mutabık olan iki plânın çarpışmasında Jellicoe bir adım geride kalmıştır.

30 mayıs saat 15 te amiral Scheerin alman deniz birlik - lerine verdiği « 31 mayıs GG 2490 » telsiz parulasını ingiliz Admiraltısı diğer muharebeler gibi Jellicoe ya bildirdi. « Almanlar 31 mayısta denize çıkacaklar » dedi. Bunun üzerine Jellicoe artık kendi plânının tatbikını değil Scheerin plânına mukabeleyi zaruri gördü. İngiliz topraklarını bir daha bombardıman ettirmek veya kanala taarruza imkân vermek ingiliz bahriyesi için pek ağır olurdu. Scheer mutaarrız olunca initiative almanlara geçti. Fakat ingiliz birlikleri sahneye daha evvel çıkmışlardır. İngiliz istihbarat, hazırlık, ikmal ve talim ve terbiye işleri her türlü takdirin üstündedir.

Amiral Jellicoe; gerek alman denizaltı gemilerinin bir haftadanberi kendi limanları önünde görülmesinden ve gerek ad - miraltının ikazından (31 mayıs) günü almanların bir deniz hareketi yapacaklarını anlamış fakat küçük veya büyük bu hareketin ne mikyasta olacağını bittabi kestirememiştir. Belki almanlar denizaltı gemilerini limanlar önünde gösterip te ana kuvvetlerile kanalda görüneceklerdi. Amiral Jellicoe derhal emirlerini dağıttı ve ingiliz deniz birliklerinde şu hareketler oldu:

Umumî hareketler (K. 1) den ve ana kuvvet ile keşif kuvvetinin seyir ve emniyet teşkilâtı (K. 1 - e) ve (K. 1 - f) den takip edilebilir.

I. Harwichde bulunan komodor Tyrurhitt kuvvetleri her an harekete hazır bulunacaklardı. (5 - Hf. Krz. 2 - Rehber bot. 17 - Mhrp. ve Dz. Altı gemileri).

II. Firth of Forth da bulunan amiral Beatty kuvvetleri 30 mayıs saat 11 de denize açılacaklardı.

Amiral Hipperin karşısında ingiliz keşif kuvvetleri kumandanı olarak en kuvvetli kruvazörlerin başında amiral Beatty bulunuyordu. Amiral Büyük harpte karada ve denizde çarpışan general ve amirallarn en genci idi. Kendisi « 38 » yaşında amiral olmuştu. Enerji ve cür'etin timsali bir kumandandı. Amiral Beatty alman keşif kuvvetleri kumandanı çetin alman amiralının karşısına ingilizlerin çıkaracağı en uygun kumandandı. (6-muharebe Krz. 2 - Hf. Krz. filosu, 2 - muhrip Flt. ve 4 - Queen Elizabeth sınıfı zırhlı).

III. Firth of Morey de amiral Jerram kuvvetleri 30 mayıs saat 23 te denize açılacaklardı.

IV. Scapa Flow dan amiral Jellicoe kuvvetleri 30 mayıs saat 22,30 da limanı terkedeceklerdi.

Amiral Jellicoe nun bu muazzam kuvveti; - ki küçük büyük 151 parça gemidir - iki parola ile denize açıldı:

« Stim kaldırınız . . . . Randevu noktasında bulununuz. »

Tasavvur edilmelidir ki bu ani bir alman hareketini karşılamak üzere bir çıkıştır. Bu muazzam mekanizma; yüz ellibir parça gemi geceleyin hiç bir arıza göstermeden liman ve geçitlerden açık denize çıkmış ve teşkilâtını alıp emir mucibince yola düzülmüştür. Denizin, karanlığın ve düşman denizaltı tehlikelerinin bulunduğu bir sahada geminin, seyir ve manevranın, hattâ girme ve teşkilât alma ve ilâ.. gibi deniz vasıta ve kuvvetlerinin hususiyetlerini bilenler için bu ingiliz kifayetini tekrar takdir ile yadetmek fazla olmıyacaktır. İngiliz talim ve terbiyesinin yüksekliğile beraber kömür, yağ, su vesaire gibi geri işlerinin hazırlık ve işleyiş mükemmeliyeti de bilhassa üzerinde tevakkuf edilecek bir meseledir. Cepheler daima gerilerinin kuvveti derecesinde canlı ve keskin oluyorlar.

Rakip donanmalar :

30 - Mayıs - 1916 gününün son saatlerinde denize açılan iki rakip donanma dünya tarihinin deniz kuvvetlerinde görülmiyen ve bugün dahi mevcut olmıyan bir azamet ve kudreti temsil ediyordu.

Alman donanması adet, sürat ve top kuvveti itibarile ingiliz donanmasile mukayese edilemezdi. Bu mukayeseyi (K. 1 g) birlikte yapalım :

Almanlar		İngilizler
16	Dreadnought	28
06	Zırhlı	—
05	Muharebe Krz.	09
11	Krz.	36
61	Mhrp. veya Torpbt	78

Altı eski alman zırhlısının; ana kuvvetlerin çarpışmasında esaslı hiç bir kıymeti yoktur. İngiliz kumandan ve neşriyatı da bu kanaattedir.

Kruvazörler toptan bir kalemde gösterilmiştir. Bazı eserlerde alman torpitobotlarının adedi 77 gösterilmekte ise de alman resmi tarihi 61 göstermiştir.

Sürat :

Amiral Scheer donanmasının en seri zırhlıları 21 mil yapıyor. Fakat eski zırhlılar dolayısile bu donanma bu sürati yapamamaktadır. Eski zırhlıların sürati 16 mil olduğundan alman donanması bu yolsuz gemilerin süratine uymak mecburiyetinde idi. Bu sebeple alman donanmasının vasati tabiye sürati 16 mildir.

Amiral Jellicoe donanmasındaki en yolsuz gemiler 20 mil gidiyordu. Bu donanma içersinde 24 - 25 mil giden ve 38 s/m lik top taşıyan gemiler vardı. Bu sebeple ingiliz hattının vasati tabiye sürati 20 mildir.

Top:

Almanlar Adet		İngilizler Adet
100	28 s/m	—
144	30.5 «	010
—	34.6 «	142
—	38 «	048

Borda ateşi :

Almanlar : 85 ton. İngilizler : 177 ton

Torpito :

Almanlar :	362 adet 45 s/m	İngilizler :	382 adet 53 s/m
	87 « 53 «		075 « 45 «
	449 adet.		457 adet.

Alman donanmasının sürat ve top cihetile ingilizlerden bir hayli zayıf ve torpito silâhı itibarile denk vaziyette olduğunu görüyoruz.

Kumandanlar :

Alman donanması başkumandanı amiral Scheer 1863 te doğmuş ve Skagerrak da alman donanmasına kumanda ettiği sırada (53) yaşında bulunuyordu. Kamaronda kara muharebelerine girmiş, filo erkânıharp reisliği yapmış ve filo kumandanlığında bulunmuştur.

Alman bahri ricali donanmayı geride tutmak ve taarruzi kullanmak istiyenler şeklinde ikiye ayrılmıştı. Amiral Scheer donanmayı taarruzi kullanmak istiyenlerin en ilersinde idi. Kendisi bu taarruzi hareketler arasında ayni zamanda şartsız kayitsiz denizaltı gemileri harbi yaptırmak fikrinde idi. Dost düşman içinde azim, şiddet ve taarruzi fikir ve hareketlerile maruftu.

İngiliz donanması başkumandanı amiral Jellicoe 1859 da doğmuş ve Skagerrak ta ingiliz kuvvetlerine kumanda ederken 57 yaşında bulunuyordu. Mektep sıralarından itibaren zabitlik hayatındaki korslara kadar bütün tahsil devirlerinde büyük muvaffakıyetler göstermiştir. Kendisi topçu mesleğinden yetişmiş nazariyata, tekniğe ve vasıtalara olan merakını donanma başkumandanlığına kadar muhafaza etmiştir. Jellicoe nın şahsiyetinde hesabi olmak, pergel ve rakamla geniş bir emniyet emsali içinde çalışmayı itiyat olarak benimseyen bir hususiyet göze çarpar.

Skagerrak da amiral Jellicoe elindde bulunan donanma dünya tarihinde hiç bir devlete ve hiç bir kumandana nasip olmamış büyük bir kudret ve ihtişamı temsil ediyordu.

31 - Mayıs günü Alman - İngiliz kuvvetleri Şimaldenizi ortalarına doğru ilerliyorlar, her iki taraf günün gurupuna doğru yekdiğerile çarpışacağından bir kızılca kıyametle gök ve denizin sarsılacağından dünya deniz harp tarihinde misilsiz saatler yaşanacağından habersiz biribirine yaklaşıyorlardı.

Hava rasat tahminleri hilafına parlak ve sakindi.

Artık muharebe başlamak üzere olduğundan burada saatlerin dikkatle takibine lüzum vardır.

31 - Mayıs günü rüyet: Şimaldenizinde değişiktir; alman körfezi ve şimal arzları pusludur. Alman körfezinden uçan zeppelinler görmüyor ve keza Jellicoe iyi görmüyor. Şimaldenizi ortalarında rüyet iyidir; netekim Beatty ve Hipper çok iyi görüyorlar.

31 - Mayıs günü saat 13,35 de (Orta Avrupa saati) ingiliz Admiraltısı yapmış olduğu telsiz kerterizlerine göre amiral Scherrin gemisinin 31 - mayıs ssat 12 de limanda - Yade de - olduğunu amiral Jellicoe ya bildirdi. Hakikatte biz 31 - mayıs saat 12,00 de alman amiralının denizde olduğunu biliyor ve görüyoruz. (Kroki - 1)

Bu hata nereden gelmişti ?

Amiral Scheer alman kara telsiz istasiyonu olan (Norddeich) yin çağırma ismile kendi kumandan gemisinin çağırma ismini bu defa denize çıkarken değiştirmiş, kendi gemisinin ismini kara istasiyonuna vermiş ve onun ismini kendi gemisinin ismi olarak tamim etmişti. İngilizlerin telsiz kerteriz istasiyonları alman kara telsiz istasiyonunun verdiği bütün telsizleri alman ana gemisinin verdiği işaretler diye alıyor, ve bittabii Sheeri limanda kabul ediyordu.

Amiral Jellicoe 31 - mayıs zevalinde admiraltıdan aldığı bu haber ile büyük bir çarpışmadan kalacağına, filoların bazı tüccar gemilerini muayene ederek limanlarına döneceklerine kail oldu. Bundan sonraki hâdiseler üzerinde admiraltının bu yanılmasının Jellicoe nın kararlarına müessir olduğunu ve admiraltı ihbarlarına karşı bir itimatsızlık uyandırdığını ileride göreceğiz.

31 - Mayıs öğleden sonra daha iki saat hâdisesiz geçti. Fakat artık her iki keşif kuvveti yekdiğerine tamamen yaklaşmıştı.

Saat 15,15 de ingiliz muharebe kruvazör filosu (keşif kuvveti) kumandanı amiral Beatty ana kuvvetile buluşacakları mevkie gitmek üzere gemilerini şimale çevirdi. Bu sırada Beatty'nin hafif kruvazörlerinden yani ingiliz keşif kuvvetinin öncülerinden olan Galetea kruvazörü ufukta bir duman gördü. O tarafa takarrüp edince bir tüccar gemisi ve iki yabancı harp

gemisine benzer tekne daha farketti. Bu gemilerin tüccar gemisini muayene eden düşman harp gemileri olduğunu çok geçmeden anladı.

Saat 15,20 de keşif kuvveti kumandanına derhal « Düşman göründü. Düşman olduğu muhtemel iki kruvazör cenubu şarki istikametine seyrediyorlar. » işaretini verdi. Ve bir an sonra alman torpitoları üzerine ateş açtı. Bu gemiler filhakika alman torpitoları idi, alman keşif kuvvetinin öncüsü idiler. Bir tüccar gemisini muayene ediyorlardı. Onlar da ingiliz kruvazörünü gördüler, ve rapor ettiler. Torpitoların gerisinde bulunan alman öncü kuvvetine dahil Elbing kruvazörü torpitoların yanına koştu ve ingilizlere mukabil ateşi açtı.

Muharebe başladı :

Öncü kuvvetler arasında ilk ateşi 15,20 de ingilizler açmış oldu. Büyük Skagerrak muharebesinin ilk top sesleri: İngiliz alman keşif kuvvetleri kumandanlarının kulaklarında akisler yaptı. Her ikisi ellerine aldıkları keşif raporlarından önce düşmanla temasın vukuunu hissettiler.

Keşif kuvvetleri öncülerinin temasında saat 15,30 da her iki düşman keşif kuvvetleri arasında 45 mil mesafe vardı. (Kroki - 1).

Eğer bir tüccar gemisinin muayenesi olmasaydı amiral Beatty kuvvetleri döndükleri şimal ortasında randevu mevkiine doğru seyredeceklerdi. Ve amiral Hipper kuvvetleri de şimal rotasına yollarına devam edeceklerdi. İki kuvvet arasındaki temas rotalar mütekarip olduğundan belki yine vukua gelecekti; fakat 15,30 da değil daha geç bir zamanda olacaktı. Bu takdirde vaziyet almanların son derece aleyhine yürüyecekti. Çünkü temas ne nisbette şimalde olursa o nisbette ingiliz ana kuvvetinin tesirine yakın bulunacaktı veya bir tüccar gemisi muayenesi alman öncülerini daha şarka çekseydi belki iki düşman yekdiğerine tesadüf etmiyecek ve büyük Skagerrak vukua gelmiyecekti.

Deniz muharebelerinde ufukta hafif bir dumanın, bir ince direk ucunun, bir kelime ile küçük bir tesadüfün, nasıl büyük roller oynadığı hakkında bu hâdise canlı bir misaldir.

Öncülerin temasını müteakıp her iki keşif kuvveti yekdiğerini çeken mıknatisi kuvvetler gibi döndüler ve top seslerinin geldiği istikamete teveccüh ettiler. Her iki kumandanın vazifesi aynı idi.

Amiral Hipper'in vazifesi tesadüf ettiği madûn kuvvetleri imha ve üstün kuvvetleri ana kuvvet üzerine çekmek idi. Vaziyet henüz inkişaf etmemişti ve binaenaleyh top sesleri üzeine gitmesi tabiî idi.

Amiral Beatty için de vaziyet aynı idi. Beatty işareti aldı ve seri bir kararla eski bir ingiliz tabiyesine uyarak düşmanla onun ana vatan yolu arasına girmek üzere Horns Riff kanalına, cenubuşarkîye yol verdi.

İngiliz beşinci muharebe filosunun vaziyeti ve geri kalışı:

(Kroki - 2) den Hipper ve Beatty kuvvetlerinin yekdiğeri üzerine gelmekte olduğunu görüyoruz. Amiral Jellicoe'nın büyük bir ihtimam ile keşif kuvvetlerini himayeye memur ettiği beşinci muharebe filosu ingiliz keşif kuvvetlerinin dörtbuçuk mil gerisinde geliyordu. Amiral Evan Thomas idaresinde bulunan bu filo bu vaziyette Beatty'nin yapacağı herhangi bir muharebeye derhal müdahale edecek vaziyette idi. Amiral Evan Thomas, Beatty kuvvetlerinin şimale döndükten sonra birdenbire muayyen program haricinde şimal yoluna devam etmeyip tekrar geriye dönmelerine rağmen kendisi yoluna devam etti, ve randevu yerine gitmek üzere vaziyette bir tebeddül yokmuş gibi sekiz dakika müddetle şimale seyretti. İşaretle anlaşma gecikmesi veya bu filo kumandanın vaziyeti mütaleası neticesi ingiliz keşif kuvvetlerile bu kuvveti korumağa memur filo arasını bu sekiz dakikalık şimale gidiş on mil kadar açmış oldu.

Yüksek süratle hareket eden deniz birliklerinde dakikaların hayati bir rol oynadığını burada şimdi göreceğiz.

Bir sual?

Acaba amiral Beatty derhal top sesleri üzerine dönüp yüksek süratle seyre geçmeli mi idi? yoksa gerisinde bulunan himaye kuvvetinin vaziyeti ihata edip etmediğini tetkik ve kendisi ile beraber cenubu şarkîye dönmesini beklemeli mi idi?

Filhakika Skagerrak boğazında başı boş olarak birkaç alman torpitobotu dolaşamazdı; bunların gerisinde almanların herhalde kuvvetleri vardı ve bir muharebe vukuu muhtemel idi. Bir muhrebe için mümkün olduğu kadar fazla kuvvet toplamak ve düşmana darbeyi öyle vurmak gerekti. Böyle yapmamanın cezasını amiral Beatty çekmişti. Fakat amiral; karşısında nihayet alman keşif kuvvetlerini bekliyordu. Bu kuvvete karşı kendisi adeden üstün idi. Bir defa üstün iken iki defa üstün olmak için dakikalar kaçırılamazdı. Amiral Jellicoe' nun emniyetle hareket etmek prensibine karşı bilhassa cüret ve muharebeye olan aşk ve tehalükü ile tanılan amiral Beatty için bu zaman kaçırılamazdı. Büyük harbin başında 1914 kânunlarında Dogger Bank civarında yine Alman - İngiliz keşif kuvvetleri karşılaşmıştı. O zaman amiral Beatty böyle bir dakika meselesi yüzünden biaman rakibi amiral Hipperi elinden kaçırmıştı. Takip muharebelerinde dakikanın büyük bir kıymeti vardı. Binaenaleyh Beattynin karar ve hareketi doğru kabul edilmek lâzımgelir.

Himaye filosu kumandanı amiral Evan Thomasın geri kalışına gelince: resmî kayıtlar amiral Beattynin aldığı işaretin Evan Thomasa geç ulaştığını gösteriyor. Fakat amiral Evan Thomas için işaret ve randevu mevkiine gidiş talimatı kadar ortada bir de hakikat sahnesi vardı. Amiral Beatty şimale döndükten sonra neden şimale gitmedi de tekrar cenuba döndü. Amiral Beatty Evan Thomasın rüyet sahası içersinde idi. Bu dönüşün derhal farkedilmemesi ingiliz işaretçiliği ve dönüşe derhal intibak edememenin de ingiliz kumandanı hakkında hoş bir intiba bırakmamaktadır.

Sskiz dakika sonra Evan Thomas vaziyete hâkim oldu, döndü ve yüksek süratle Beattyye iltihaka koştu. Lâkin Alman - İngiliz keşif kuvvetlerinin yarım saat süren ilk kızgın cidali haricinde kaldı. Beattyye yetişti fakat Alman - İngiliz muharebe hattının azamî menzilinde seyredebildi

İngiliz - Alman keşif kuvveti öncülerinin temasından bir saat daha geçmiştir. Her iki keşif kuvveti yüksek süratle yekdiğerine yaklaşmışlardır.

Saat 16,20 de her iki amiral yekdiğerini 30,000 metreden fazla bir mesafe içinde gördüler (Kroki : 2). Deniz muharebelerinde iki düşmanın biribirini evvel görmesi ve ilk ateşi açması son derece ehemmiyeti haizdir. Top mesafesini ilk tayin edip tesir ateşine geçmekte takaddüm eden taraf ekseriya topçu üstünlüğünü temine muvaffak olur. Alman kuvveti, ingiliz kuvvetini daha evvel görmüştür. Çünkü almanlar şark tarafta bulunuyorlardı. Öğleden sonra şark ufku garp ufkuna nazaran daha karanlıktı. Bu sebeple ingilizler daha loş bir ufka bakıyorlardı. İngilizler gemilerini baştan başa koyu kurşuniye boyamışlardı. Alman gemilerinin ise üst kısmı açık kurşuni tekne kısmı ise koyu kuşni idi. Bu koyu boya ile tekneler ufka gömülmüş gibi idiler. Boyanma tarzının da; görme ve görünmeye müessir olduğu muhakkaktır. Görme zamanları arasında beş dakikalık bir fark vardır. Bunda belki ziya, ufuk ve boya meselesi kadar alman dürbünlerinin iyiliklerinin de tesiri olsa gerektir.

Amiral Hipper; Beatty kuvvetlerini görünce Dogger Bankta olduğu gibi büyük bir sürat ve meharetle derhal geri döndü. Ve limanına gidiyormuş gibi bir yol tuttu. (Kroki - 2 a) Bu sefer Amiral Beatty daha cenubi bir vaziyette kalmıştı. Cografi vaziyete bakılırsa Beatty amiral Hipperi kat'i bir muharebeye sokmadan vatanına salıvermiyecekti. Fakat Hipperin gittiği istikamet ingilizlerin limanda farzettikleri alman ana kuvvetinin istikameti idi.

Yekdiğerini gördükten sonra her iki filo **yirmisekiz dakika** ateş açmadan seyrettiler. Şimal denizinin başka bir tarafında meselâ Jellicoe nun bulunduğu arzlarda göz erimi büyük topların azamî menzillerinden az iken burada top menzillerinden fazla idi. Her iki tarafın mesafe aletleri, ateş manzumeleri hummalı bir surette çalışıyor ve hesaplar yapılıyordu. Her iki taraf mürettebatının âsabı son derece gerilmişti, kulaklar patlıyacak ilk ağır top sesini bekliyordu.

Saat 16,48 de amiral Hipperin uç gemisi 16000 ve art.gemisi 15400 metre mesafeden ateş açtılar. Amiral Beatty nin de menzili müsaitti. Fakat o ateş açmadı. Keşif kuvvetlerinin ilk ateşini öncülerde olduğunun aksine bu defa almanlar açmış

Beatty ne için ateş açmıyordu? Çünkü o henüz mesafeyi kısaltmak için yaklaşma rotasında idi. Ve hemen hemen yalnız baş toplarını kullanabilecek vaziyette idi. Buradan anlıyoruz ki ingiliz mesafe aletleri almanlarınki kadar kifayetli değildi. Onların aleti mesafeyi uzak buluyordu ki Beatty bu kötü vaziyette yaklaşmağa devam etmişti. Maahaza pek kısa bir farkla amiral Beatty de ateşe başladı.

Artık iki keşif kuvveti; Alman - İngiliz materiyal ve inşaatının şaheserleri; gemiler ve her iki milletin en mümtaz personalı yekdiğerile bir hayat memat mücadelesine kapılmışlardı. Her iki filonun bu andan sonra yaşadığı saatler bir sergüzeşttir. Bu muharebe İngiliz - Alman ana filolarının daha ağır tabiyevî seyyaliyet ve cevvaliyeti haiz olmıyan muharebe şekli yanında çok daha oynak ve çok daha çetin bir mübareze olmuştur. Her iki tarafça derhal hedefler bulundu ve mermiler kümelenmeğe başladı.

Amiral Hipper ana kuvvetine vaziyeti telsizle rapor etti. İngiliz Admiraltısı telsizleri bütün bir dikkatle takip ediyor, filoların harekâtını tehalükle tecessüs ediyordu. Admiraltı muharebenin başladığını hissedince vatan da muharebeden dönecek filoyu karşılamak üzere hastane gemileri tahlisiye gemileri ve diğer yardımcı gemileri harekete hazır etti. Alman keşif kuvvetinin ana kuvvete vermiş olduğu bu keşif raporu ingiliz Admiraltısı tarafından zaptedildi. Admiraltı kendi başkumandanına alman keşif kuvvetlerinin coğrafi vaziyetlerini telsizle bildirdi. İngiliz başkumandanına kendi keşif kuvvetinden de bir keşif raporu gelmişti. Lâkin ikisi arasında fark vardı. Ve doğrusu admiraltının verdiği mevki idi. Çünkü admiraltı kerterizlerinde keşif kuvvetleri raporunda mevcut olan seyri sefine hatası yoktu.

Keşif kuvvetlerinin temasında ana kuvvetler

a) Alman ana kuvveti : Hipperden aldığı raporla amiral Scheer ingiliz keşif kuvvetlerinin mevkiini haritası üzerine koydu ve ingiliz keşif kuvvetlerini iki ateş arasında bırakmak ve onların ana vatan yollarını kesmek üzere garbi şimaliye doğru

yol verdi. Kendisi Beatty nin karşısına garbî bir istikametten çıkmak istedi. Çünkü Beatty alman ana kuvvetlerini cenup istikametinde görürse sürati sayesinde kolayca şimale çekilebilirdi.

b) İngiliz ana kuvveti: Admiraltıdan ve amiral Beatty den aldığı haberlerle amiral Jellicoe de alman keşif kuvvetlerinin mevkiini haritasına koymuştu. İki keşif kuvveti arasındaki muharebe bidayette şimal rotasında inkişaf eder gibi idi. Her iki kuvvet henüz cenuba dönmemişti. Jellicoe bu vaziyette düşman kuvvetleri bana doğru geliyor diye bidayette süratini arttırmadı. Bilâhare aldığı telsizle muharebenin cenup rotasında inkişaf ettiğini öğrenince 20 mile kadar sürat yükseltti. Hattâ gemiler biribirinin dümen suyunda seyredip te süratten kaybetmesinler diye omuzluk hattında seyre geçti. Fakat keşif kuvvetlerinin raporu üzerine derhal yüksek sürate geçmemesi yüzünden vaki teahhuru tarihler tenkit ederler. Muharebeye erken çıkmak değil geç kalmaktan korkulmalıdır derler.

Her iki tarafın ana kuvvetleri mukabil keşif kuvvetlerini avlıyacaklarını zannederek ve biribirlerinin vücutlarından hâlâ habersiz olarak süratle sahneye koşuyorlardı.

Keşif kuvvetleri çarpışıyor:

31 - Mayıs - 1916 saat 16,45 te başlıyan keşif kuvvetleri muharebesi şiddetli bir topçu ateşi şeklinde devam ediyordu. Bu muharebenin mesleki istifade için bir çok eserlerde uzun ve derin tahlilleri vardır. Bunlar meslek arkadaşlarının uğraşacağı kısımlardır. Ben bu muharebenin en canlı kısımlarını hulâsa edeceğim:

Diğer hafif kruvazör ve filotillâları bir tarafa bırakalım; Esas itibarile beş alman muharebe kruvazörüne karşı altı ingiliz muharebe kruvazörü muharebe yapıyordu. İngiliz gemileri; alman gemilerini önlemek için süratlerini (26) mile çıkarmışlardı. Amiral Hipper (23) milden fazla sürat kullanamıyordu. Alman gemileri de daha fazla sürat yapabilirlerdi. Fakat Hipper cenuba çekiliyordu, geride düşman vardı. II. inci keşşaf filosunu, yani eski öncü ve şimdiki artçı kuvvetlerini toparlamak, onların yetişmelerine imkân vermek mecburiyetinde idi. İkincisi;

filotillâsını hücuma kaldırmak için kendi azamî süratle gitmemeli idi. Onlara baştan, hat aralarından geçme için bir manevra payı bırakmak lâzımdı.

Artık muharebe kat'î rotasını almıştı. Bu rota cenubu şarkî istikameti idi. Her iki amiral topçu tesirleri başlamış olmasına rağmen ufak tefek kaçınma değişiklikleri hariç tuttukları yolu takipte israr ediyordu. Her iki amiralın hattı hareketi de doğru idi. Bu tutulan yoldan kim dönecekti. Rotalar yekdiğerine yaklaşıyor topçu tesirleri pek fazla artıyordu.

Bidayette ingilizler müthiş bir işaret hatası yaptılar. Amiral Beatty altı gemiye malikti. Karşısında beş gemi görüyordu. İki ingiliz gamisi bir alman gemisine ateş edecek ve mütebaki ingiliz gemileri karşılarındaki alman gemilerine ateş açacaklardı. İki ingiliz gemisi tarafından ateş altına alınacak olan alman gemisi hangisi idi. Bu eski bir prensibe göre bittabii alman kumandan gamisi olacaktı. (Kroki - 2. B) Amiral Beatty;

« Soldan ateş taksim ediniz » işaretini verdi. Bu işarete göre ingiliz hattı İndefetigable'den itibaren karşısındakine ateş edecekti. Bu takdirde ingiliz hattının sondan beşinci gemisi olan Princes Royal alman kumandan gemisi olan Lützow'a ateş açmış bulunacak Beatty de bulunduğu Lion gemisile keza Lützow'a ateş açarak maksat temin etmiş olacaktı.

Fakat Beatty'nin maksadını gemiler anlıyamadı. Gueen Mary hattın ben üçüncü gemisiyim diye karşısındaki alman hattının üçüncü gemisi olan Seylitz'e ateş açtı. Onu gören Tiger Seydlitz'in gerisindeki Moltke ye ateş açtı. Fakat Princes Royal doğru hareket etti, Lützow'a ateş açtı. Böylece alman battının ikinci gemisi olan Von der Tann serbest kaldı. İngilizler adeden fazla iken bir alman gemisini ateşsiz bırakmış oluyorlardı. Von der Tann sulhte ateş talimi yapar gibi Princes Royal'e ateş ediyordu.

Alman kumandan gemisi ingiliz kumandan gemisi üzerine ateş açtıktan iki dakika sonra iki isabet temin etti. Almanlar seri ve sıhhatli ateş ediyorlardı.

Saat 17 de her iki tarafın vaziyeti hummalı bir şekle girmişti. Rüzgâr batı karayel esiyordu ve hafifti. Sema bulutlu

ve hafif deniz vardı. Amiral Hipper rüzgâr altında olduğundan daha müsait vaziyette idi. Kendisi gemi ve barut dumanlarından kurtuluyordu, alman mesafe aletleri ve alman topçuları daha iyi çalışabiliyorlardı. Alman hattı icabında sis yapabilecek vaziyette idi. İngiliz tarafında ise yüksek süratle seyreden ingiliz hattının uç gemilerinin dumanları bütün ingiliz hattının rüyetini örtüyordu. **Bu tabiye müsait** ve **gayrı müsait vaziyetlerini** almakta amirallarin **meharet** ve **ademi dikkati** rol oynamış değildir. Tesadüf ve vaziyet bu türlü bir şekilde muharebe inkişaf ettirmeyi zarurî kılmıştır.

Saat 17,2 de ateş başlıyalı 12 dakika olmuştu. Alman artçı gemisi Von der Tann'ın bir salvosu İndefetigable üzerinde kümelendi. Müthiş bir infilak ve göklere varan bir su sütunu denizlere indikten sonra ağır ingiliz muharebe kruvazöründen meydanda hiç bir eser kalmamıştı. Bu alman isabeti 12400 metreden temin edilmiştir. Alman tavik tapalı mermilerinin hususiyetleri ve ingiliz ağzile kötü bir tesadüf merminin ingiliz cepaneliğine ulaşışı; toparlak hesap 1000 mevcutlu 19000 tonluk bu muhteşem gemiden ortada hiç bir nişane bırakmamıştı. İngiliz gemilerinin adedi beşe inmiş ve her iki taraf arasında artık adedi müsavat temin edilmişti.

Alman hattında büyük bir sürur vardı. Gözleri önünde 19000 tonluk ingiliz kruvazörünün havaya uçması almanlara büyük bir gayret vermişti. Diğer taraftan İngiliz hattında büyük bir hararet ve asabiyet başlamıştı. Her iki taraf gemileri de isabetler alıyorlardı. (Kroki - 2) deki isabetler resmi alman tarihinden alınmış hakihî isabetler olup fantazisi yoktur.

Saat 17,07 ye kadar alman hattı üç isabet ve ingiliz hattı onüç isabet almıştı. İngiliz amiral gemisi son (4) dakika içinde (6) isabet almıştı. Krokiden görüldüğü üzere Lion yangın ve alevler içersinde yanıyordu. Alman topçuları bu alev ve duman içinde kalan Lionı göremez ve ateş edemez oldular. Bu sebeple Derfflinger ateşini değiştirmek zaruretinde kalmış ve bidayettenberi Seydlitzle muharebe yapan ingiliz hattının üçüncü gemisine ateşini değiştirmiştir.

Saat 17,11 de amiral Evan Thomas kuvvetleri sahneye yetişti ve 18000 metreden amiral Hipper kuvvetleri üzerine ateş açtı. İngiliz - Alman keşif kuvvetleri arasında muharebe başlıyalı (26) dakika geçmişti. Bu esnada bir ingiliz muharebe kruvazörü kaybolmuştu. 18000 metre menzil gaye mesafe idi. İngiliz muhripleri Beatty ve Evan Thomas kuvvetleri arasında kaldığı için çıkardıkları dumanlarla geriden gelen himaye filosunun tarassutlarını körleştiriyorlardı. Maahaza Evan Thomas gemilerinden bir 38 lik mermi salvosu Hipperin yanında suya gömüldü. 26000 tonluk alman ağır kruvazörü sarsıldı ve ağır denizlere tutulmuş gibi yalpaya düştü. Almanların vaziyeti kötü bir şekle giriyordu. İngiliz himaye filosu 38 liklerinden bir tanesi nihayet alman artçı gemisi Von der Tannı buldu. İndefetigablei batıran alman gemisi kıç tarafından aldığı bu isabetle büyük bir tehlikeye düştü ve hattan çıktı. Alman ağzıla bir felâkete müstenit olan bu hal nihayet bir dümen arızası şeklini aşmamış ve almanlar bu arızayı çok geçmeden izaleye muvaffak olmuşlardır.

Alman filosunun bu vaziyeti bir harp oyununda oynanmış olsaydı behemehal o parti imha edilmiştir diye kabul edilmek lâzımdı. Fakat bazan ayni yaş ve ayni sınıftan olan ve ayni ruh ve terbiyeye malik insanlar tarafından idare edilen gemiler arasında bazı tesadüf ve talih oyunlarının her türlü ümidin fevkinde neticeler verdiği görülüyor.

Amiral Hipper ateşinden bir kısmını Beaitty kuvvetleri üzerinden ayırıp Evan Thomas kuvvetleri üzerine tevcih etmekte bir müddet tereddüt etti. Fakat onları ateşsiz bırakmak büsbütün serbest bırakmak demek olacağından nihayet:

Saat 17,17 de art gemilerile Evan Thomas kuvvetleri üzerine mukabil ateşe başladı.

Amiral Beatty her ne pahasına olursa olsun; bir gemisinin batmış olmasına kendi gemisinin alevler içerisinde bulunmasına rağmen Hipper kuvvetlerinin üstüne gidiyordu. Beatty amiral Hipperi bir daha almanyaya döndürmemek için takip edilecek yolda ısrar ediyordu. Bu saatteki ingiliz rotasına bakılırsa almanları tamamen önlemiş gibi bir vaziyet gösterir.

Saat 17,26 da amiral Beatty'nin bütün gayretine rağmen Derfflinger ile Seydlitz tarafından ateş edilmekte olan Queen Mary, ingiliz ağır kruvazörü, birden müthiş bir duman ve alev içersinde kaldı. Ve yarım dakika içersinde 27500 tonluk gemi bir yangın enkazı halinde semalara yükseldi. Queen Mary'yi 400 metre mesafede Tiger takip ediyordu. Tiger aziz arkadaşının enkaz ve iskeletini bir anda kendi güvertesi üstüne dökülmekte olduğunu bu arada yine Queen Mary'ye ait bir stimbotun 60 metre irtifaa yükselip denize düştüğünü gördü.

Tiger'in kumanda köprüsü bu anda muharebe kudret ve kifayetinden başka bir de gemicilik imtihanına tâbi kalmıştı. Yarım dakika zarfında gayrı memul parçalanan Queen Mary-nin 400 metre gerisinden gelmek; doğrudan doğruya bir leş ve enkaz üzerine çıkmak demekti. Gemi 24 mil gidiyordu. Bu yarım dakikadan az bir zamanda olacak bir işti. Tiger'in kumandanı süratle gemisini hattan açtı. Ve ancak 10 metre fasıla ile pervanelerinin enkaza budatmaktan ve bir dümen arızasına uğramaktan kendini kurtardı. Fakat çalışan makinelerin vantilâsyonu bir çok zehirli gazları gemi içersine aldı; güverte aksamı bir sürü enkaz altında kalmaktan kurtulamadı.

Şimdi ikinci büyük ingiliz kruvazöründen de ortada bir nişane kalmamıştı. Meydanda 4 ingiliz ağır kruva-zörüne karşı 5 alman ağır kruvazörü vardı. Muharebe mesafesi 16550 metreden başlamış ve 11000 metreye kadar düşmüştü. Gemilerin ana bataryalarından mada vasat bataryaları da ateşe müdahale edecek vaziyete girmişti. Fakat bu bataryalar torpido hücumları için saklanıyordu. Muharebe başlıyalı bir saati mütecaviz bir zaman olmuştu. 30 s/m lik mermileri 60 saniyede bir atmak tasavvur edildiğinden daha ağır ve yorucu idi. Her iki tarafın ateşinde bir gevşeklik hissediliyor fakat kumandanların azim ve iradelerinde hiç bir gûna tezelzül görülmüyordu. Hattâ bir aralık Princes Royal aldığı bir isabetle alevler içinde kaldı. Amiral Beatty 'ye bir işaretçi koşarak « Excelance » dedi « Princes Royal da berhava oldu. » Beatty arkasına baktı. Kendi yanmakta olan gemisinin alevleri gerisinde Princes Royali duman ve alevler içerisinde kaybolmuş gördü. « Tuhaf » dedi « Bugün » bizim gemilere bir hâl oldu. Gemileri iki kerte daha düşmana yaklaştırınız. « Fakat Lion pek perişan bir halde idi. Gemideki yangınlara ilaveten bir isabetle büyük toplardan birinin bir tareti infilak etmiş. Bir kişiden maada tekmil taret mensubunu öldürmüştü. Taret kaptanının bacakları uçmuştu. Bu sademeden taretin kendi hartuçlarından biri iştial etti; cepanelikte mermi evinde bulunanlar kordayt gazinin tesirile hemen kâmilen boğuldular. Alev ve ateş taretten fışkırdı ve semalara yükseldi. Taret kaptanı bacakları uçmuş vaziyette sürünerek muhabere borusuna yaklaştı. « Mermilik ve cepanelik kapılarını kapayınız. Cepanelik bölmelerine su bırakınız » emrini verdi. Bu emir ucu ucuna ifa edildi. Taret kaptanının fedakârlığı, mürettebatının talim ve terbiye yüksekliği ve nihayet iyi bir tesadüfle ingiliz amiralı Beatty nin ölümle yüz yüze gelen talii kararmaktan kurtuldu. ingiliz amiralı 1/3 kuvvetini tamamen kaybetmiş bulunuyor ve 2/3 kuvvetinde ise ağır yara ve hasarla muharebeye devam ediyordu.

Alman vahidi harplerinden henüz hiç biri kaybolmamıştı. Fakat onlar da ağır isabetler almışlardı. Gemilerde bir çok yangınlar çıkmış ve hayati arızalarla mücadeleye girişilmişti. Eğer harbin başından şimdiye kadar olduğu gibi sahneye başka alman kuvvetleri dahil olmazsa alman keşif kuvvetinin, amiral Hipperin akibetinden cidden endişe edilirdi.

Alman ana filosu meydana çıkıyor:

Hipper'den aldığı raporla Queen Elizabeth sınıfı gemilerinde ingiliz keşif kuvvetleri arasında olduğunu öğrenince amiral Scheer ikinci filonun yolsuzluğuna bakmıyarak ve onları geride bırakarak 17 mil sürate çıktı. Ve şimali garbiye gitmekten vazgeçerek en kısa yoldan Hipper'in imdadına koşmağa karar verdi. (Kroki 2 - a)

Büyük harbin başından beri Şimal denizinde faaliyet gösteren büyük alman gemileri daima ve sadece amiral Hipper'in kuvvetleri olmuştu. Amiral Hipper 914 - 915 senelerinde böyle yine denizlere açılmış; ingiliz ağır gemilerile çarpışmış ve çok kritik anlar yaşamıştı. Her defasında alman açık deniz donan-

masının kendisine yardımı vadedilmiş fakat bu ana kuvvet hiç bir defa meydana çıkıp vadettiği yardıma koşmamıştır.

31 - Mayıs grupuna yaklaşan ve henüz tamamlığını muhafaza etmekle beraber kudret ve kifayetinin son varını sarfeden alman keşif kuvvetleri kendi ana kuvvetlerini denizde ilk defa olarak bu tarih ve saatte görüyorlardı.

Amiral Hipper işaretle bütün gemilerine alman ana kuvvetinin amiral Scheerin göründüğünü bildirdi. Alman muharebe kruvazör filosu mürettebatının bu ande yüreğinden kalkan yükün agırlığını hissetmiyen asker yoktur.

Saat 17,30 da alman açık deniz donanmasının büyük harp içinde ilk gören ingiliz kumandanı komodor Goodenough olmuştur. Beatty kuvvetlerinin öncüsü olan komodor, cesaret ve sürati kararı ile maruf bir muharipti. Alman ana kuvvetini dumanlarından değil şekilleri ve aksamile görmek üzere cenuba doğru atıldı. Ve büyük bir hayret içinde ümit edilmiyen büyük alman filosunu gördü. Beattiy'ye « Düşman zırhlıları göründü » işaretini verdi. Bu işaret amiral Beatty için de ümit olunmıyan bir işaretti. Beatty; Hipper kuvvetlerini bir defa dahamı elinden kaçıracaktı. İngiliz keşif kuvveti kumandanı; alman büyük gemilerini bizzat kendi gözlerile görmeden geri dönmek istemedi.

Saat 17,45 te amiral Beatty büyük bir esefle 16 kerte şimale çarketti. Görünen gemiler alman ana kuvveti idi. Kendisi şimale döndü ve himaye filosu kumandanı amiral Evan Thomasa kendisini takip etmesini emretti. Böylece Beatty kuvvetleri; cenuba doğru inen Evan Thomas kuvvetleri önünde şimale doğru bir resmi geçit yaptılar. (Kroki 2 - c)

Dört Queen Elizabeth sınımı gemi kumandanı dürbünlerini ellerine aldılar şimale doğru çıkan ve bir saatten fazla bir zamandanberi muharebe yapan keşif kuvvetleri kumandânının gemilerini saydılar. Ve ilk defa olarak filonun iki büyük parçasının noksaniyetini görerek hayrete düştüler.

II. inci Konferans

Bugünkü mevzu; **Skagerrak muharebesinin cereyan tarzı ile bu muharebeden alınan umumi dersler,** olacaktır.

Geçen defaki konferansta arzetmiştim ki; Büyük harbin başındanberi Şimal denizinde ingiliz ve alman donanmaları sevkulceyşi tedafüdedir. Almanlar boş yere ingilizlerin Şimal denizinde kendilerine taarruz için ortaya çıkmalarını beklemekte, ingilizlerin bir deniz muharebesi yapmaktan çekindiklerini ilân edip durmaktadırlar.

Denizlerin hakimiyetini elinde tutan bir kuvvet ne için ve hangi zaruretle Şimal denizinde bir muharebe aramak mecburiyetine girerdi? Bu sual 1914 - 1916 alman deniz sevk ve idaresi dimağında doğmamıştır.

Eğer alman sevk ve idaresi böyle bir dava başı ile muhakemeye girişseydi; ingiliz donanmasının canını dişine takarak bir deniz muharebesine girişmesi için ancak ingilterenin hassas bir tarafına dokunulmak lâzımgeldiği neticesine varabilirdi. Bu neticeden sonra takdir olunabilirdi ki; İngilterenin en fazla hassas tarafı kanal nakliyatı ve daha ziyade İngilterenin nefes aldığı garp sahilleri ve limanları idi. Almanyanın mahkûm coğrafyasile buralara uzanmak imkânı yoktu.

1916 senesi amiral Scheerin açık deniz filosu kumandanlığına gelmesinden sonra alman deniz kuvvetlerinde ingilizleri tahrik edici hareketler başlamıştı ve arzettiğim sebep ve şartlar altında 31 - Mayıs - 1916 da her iki devletin hemen bütün deniz kuvveti denize açılmıştı. Keşif kuvvetleri arasında cenubu şarki istikametinde inkişaf eden müthiş mücadele alman ana kuvvetinin müdahalesile şimale doğru bir cereyan almıştı.

Yalnız mevzua devama girişmeden evvel; arkadaşların haklı olarak sordukları ve benim teferruata girişmekten sakınarak evvelce izahından çekindiğim bir noktaya temas edeceğim. **« İngiliz limanları önüne bu kadar alman denizaltı gemisi konulduğu halde bunlar hiç mi muvaffak olamadılar?. Ve neye hiç muvaffak olamadılar. »**

Alman denizaltı gemileri Sunderland harekât plânına tevfikan geniş bir keşif şeridi yaparak (Kroki - 1) Şimal denizini taramışlar ve mürettep mevkilerini bazı farklarla fakat umumî olarak mayısın 23 ünde almışlardır. En fazla denizaltı gemisi amiral Beatty'nin üssü ağzındadır. Bu botlara merkez Firth of Forth olmak üzere kıtaı daireler üzerinde bekleme mevkileri gösterilmişti. Bu kıtaı dairenin içersinde her gemi kumandanı **havanın müsaadesi, düşman tesiri ve kendi enerjisi** nisbetinde limana sokulabilecekti.

Amiral Scheer kendisinin denize açılacağını « Düşman kuvvetlerinin . . . denize açılacağını hesaba katınız » şeklindeki bir telsiz parulasile denizaltı gemilerine bildirecek ve botlar ona göre dikkatli bulunacaklardı. Amiral Scheer denize çıkarken mürettep parulayı verdi. Fakat denizaltı gemilerile vatan arasında irtibat temin edebilmek daima müşkül olmuştur; bu hal bugün yine öyledir. 31 mayıs günü denizde bulunan 16 alman denizaltı gemisinden ancak U 32, U 66, U 70 Scheer'in telsizini alabilmiştir.

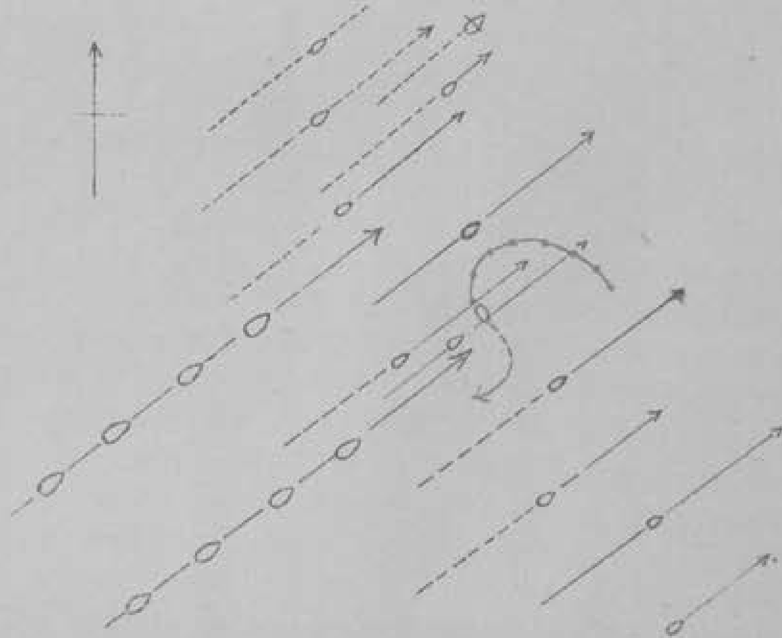
Kroki - 1 de görüldüğü üzere U 32 nin, kumandanı hem telsizi alması ve hemde düşman rotası üzerinde bir bekleme mevkiine düşmesi itibarile muvaffak olabilmek için iptidaî şartları kazanmış görünüyor. Filhakika U 32 nin kumandanı önyüzbaşı V. Spiegel telsizi aldı: « ve düşman bizim mevcudiyetimizden haberdardır, alman büyük kuvvetlerini karşılamak için denize çıkacaksa, geceleyin denize çıkar şu halde sabaha doğru bilhesap şuralarda bulunmak ihtimali vardır » dedi. Kıtaı daire üzerinde Beatty kuvvetlerinin sabaha karşı bulunmaları muhtemel olan yeri tuttu. Yzb. nın muhakemesi doğru çıkmıştı. 31 - mayıs saat 4 de Spiegel; Beatty'nin öncülerini gördü. bunlar 600 metre mesafe ile biribiri gerisinde 15 mil - den fazla bir süratle seyreden iki kruvazördü. Spiegel öndeki kruvazöre baştan iki kovanile ve geriden gelene de dönerek kıç kovanlarile hücum etmeği kararlaştırdı. Alaca karanlıkta ve pusluca bir havada hedefler süratle yaklaştılar. Spiegel bir ande kendini baştaki kruvazörden 900 metre mesafede buldu. Artık ateş edecekti son bir bakış için periskobunu sürdü ve

birinci torpitoya ateş kumandasını verdi. Bir arıza yüzünden periskop yukarı sürülmüş vaziyette kaldı ve botu kruvazöre gösterdi. İkinci torpitoyu ateşlemeye imkân kalmadan kruvazör botun üzerine süratle döndü. Denizaltı gemisi hemen 15 metreye indi ve pervane seslerinin tepesinde homurtularını duydu, kendisi büyük bir tehlike atlatmış fakat muvaffakıyet de o tehlike ile beraber atlamış gitmişti. V. Spiegel tekrar periskop umkuna çıkıp etrafa bakındı Gemiler denizaltı gemisinin pek mahdut olan ufkunda kaybolmak üzere idiler. U 32 derhal su üzerine çıktı telsiz direğini sürdü ve bu mühim keşif raporunu verdi. Kendisi için onlara bir ziyan vermek imkânı artık mevcut değildi. Denizaltı gemilerinin suüstü süratlerinin fazla olması görülüyor ki çok lüzumludur. Eğer U 32 o zaman 20 mil etrafında bir sürate malik olsaydı Beatty kuvvetlerini pekâlâ takip edebilirdi. Onlara hücum etmese bile Hipper ve Scheer çok kıymetli olan temas muhafızlığı vazifesini görürdü.

Kroki - 1 U 70 de Scheer'in telsizini aldı. Bütün bir dikkatle ufku tarassudu altında bulundurdu. Fakat av başka yol ve ufuklardan geçiyordu. Bu bota bir hücum fırsatı doğmuştu.

Telsizi alan diğer bir denizaltı gemisi de U 66 idi. Bu bot 30 - mayıs gününe kadar kendisine gösterilen yerde bekledi. Kendisine ayrılan yerin vaziyetini muhakeme etti. Bir hafta - dan beri vaki tarassutlarını göz önüne getirdi. Bulunduğu yerde bir iş göremiyeceğine kani oldu ve şimale doğru yükseldi. U 66 nın kumandanı V. Bothmer'in takip ettiği yolu Kroki - 1 den görüyoruz. V. Bothmer yerini terkedip şimale doğru yükseli - yordu ki amiral Scheer tarafından verilen telsizi aldı. Bot kumandanı yüzbaşı vaziyeti muhakeme etti. Tekrar eski mevkiine dönüp dönmemek üzerinde bir münakaşa yaptı ve amiral Scheer « dedi » Sunderlan'da karşı bir hareket yapacaktı. Bunu karşılamağa çıkacak olan Firth of Forth kuvvetleri herhalde limandan çıkıp şimale doğru gitmezlerdi ve esasen sahil yolu takip edilirse o civarda düşman emniyet tertibatı daha fazla oluyor ve muvaffakıyet o nisbette azalıyordu. Sonra geriye dönmek geç kalmak olurdu. Şimale çıkmak ve Scapa Flow'dan

inecek olan kuvvetlerin yolu üzerine düşmek daha muvafık olacaktı. Bu mülâhazalar içersinde iken 31 - mayıs saat 6 da Kinnarid burnundan 60 mil şarkta takriben (5000) metre mesafeden (20) mil gibi yüksek bir süratle seyretmekte olan bir zırhlı kruvazör gördü. V. Bothmer derhal tekmil kovanlarında atışa hazır vaziyeti aldı. Fakat kruvazör son dakikada açığa kırarak pus içersinde kayıplara karıştı. Maahaza onun bidayette göründüğü istikamette yeni yeni dumanlar ve yavaş yavaş beliren hedefler vardı. V. Bothmer preskopun içinde beliren hedefleri büyük bir hararet ve heyecan ile teşhise koyuldu. Evvelâ dört bacalı bir kruvazör ve sonra borda hattında müteaddit muhripler meydana çıkıyor ve daha (1) Km. kadar geride çifte pruva hattı halinde sekiz büyük muharebe gemisi geliyordu. Bir denizaltı gemisi kumandanı için bu bulunmaz bir şehriayin idi. V. Bothmer bidayette hücuma karar verdiği küçük kruvazörden vazgeçti, geriden gelen hattıharp gemilerine teveccüh etti. Hattı harp gemilerine hücum için denizaltı emniyeti vazifesi gören muhripler hattını atlatmak lâzım geliyordu.



Bu manevra nazariyatta olduğu kadar kolay değildi. Şimdi gemilerin vaziyetleri krokide çizilmiştir; teşkilâtlar sarih olarak görülmektedir; aralıklar ve mesafeler hakkında ve nihayet umumî vaziyet üzerinde kroki ile hepimizin bir fikri vardır. Fakat onbeş günden fazla denizde duran; günlerce periskoptan ufukları gözetliyen yorgun V. Bothmer su altında mahdut bir rüyet sahası içinde vaziyeti kavrıyamazdı. Vaziyet süratle inkişaf ediyordu. Krokide görüldüğü üzere U 66 muhripler hattını geçerken üzerine doğru gelmekte olan bir muhribin 300 metreye kadar takarrübüne tahammül etti; daha fazla gecikirse onu atlatamadan musademe olacağına karar verdi ve süratle derin umka indi. Şimdi filo U 66 nın üzerinden geçiyor V. Bothmer dimağında düşman gemilerile kendi vaziyetinin üzerinde saniyelerin elile açılan mesafeyi çiziyor. Su altında emniyet gemileri seyir istikametine amut seyrederek onları aştıktan sonra büyük gemilerin artçılarına mukabil bordadan hücum etmek istiyordu. Fakat periskop umkuna çıktığı zaman filoyu ufkun pusları arasında kaybolmakta buldu. Artık yapılacak iş vaziyeti büyük kuvvete bildirmek olabilirdi.

Denizaltı gemilerinin diğerleri krokide görüldüğü üzere ingiliz büyük kuvvetlerinden hiç birini görmemişlerdir.

Alman denizaltı gemilerinin bu şekilde tabiyesi hakkında hocamın kaptan Arnauld ın fikirleri şöyle idi.

Denizaltı gemilerini bir liman ağzına bu kadar sık olarak koymak doğru değildir. Kendilerine (hava vaziyeti, düşman emniyet tedbirleri vesair geriden o esnada bilinmesi mümkün olmıyan tesirler için) fazla serbesti verilmek lâzımdı. İkincisi düşman büyük birliklerini avlamağa memur edilen denizaltı gemileri düşman henüz limanlarından büyük bir dikkat ve zindegi ile çıkarken değil bir muharebeden sonra yorgun ve yaralı vaziyette limana dönerken onları karşılamalıdır. Amiral Scheerin bilâkis kendi denizaltı gemileri yorgun bir vaziyette iken, ingiliz gemileri henüz bütün bir dikkatle denize çıkıyorlardı ingiliz gözcüleri henüz uykusuz bir gece geçirmemişlerdi. Üçüncü hatırımda kalan nokta da denizaltı gemileri kademe halinde konsa idi belki daha fazla hücum fırsatı elde edilecekti.

Çünkü bu takdirde liman çevresi vakıâ o kadar sık denizaltı gemisi ile tutulmıyacaktı amma ingiliz gemileri bir denizaltı gemisinden kurtulacak diğerinin sahasına girecekti.

Denizaltı gemilerinin ne için muvaffak olamadıkları hakkında ümit ederim artık kâfi derece de izahat verilmiştir.

Mevzua girmeden önce diğer bir suale de cevap vermeyi kendimi mecbur görüyorum. (Amiral Beatty nin; kendi komodorunun düşman ana kuvveti hakkında verdiği rapordan sonra cenuba bir müddet daha inişi ve sonra sancaktan şimale çarkedişinin doğru olup olmadığı istizah edilmiştir.) Artık mevzuumuza devam edebiliriz. İngiliz keşif kuvvetleri ile alman keşif kuvvetleri arasında cenubu şarkiye doğru inkişaf eden muharebe alman ana kuvvetinin sahneye yetişmesile başka bir şekle inkılâp etmiş ve amiral Beatty şimale doğru çekilmeğe başlamıştı.

Muharebe yeni bir safhaya giriyor.

Amiral Scheerin sahneye dahil olduğu sırada amiral Jellicoe muharebe sahnesinden 66 mil şimalde bulunuyordu.

Saat 17,45 te amiral Scheerin uç gemileri (19200) metreden amiral Beatty ye ateş açtılar. Alman zırhlılarının mermileri Lionı bulamadı. Beatty yüksek süratle şimale çekildi. Yalnız Tiger bir kaç mermi yedi. Bunların gerisinden dönüş yapan dört Queen Elizabeth sınıfı dönerlerken ağır isabetler aldılar. İngiliz keşif kuvvetleri öncüsü komodor Goodenough vaziyeti gördü ve zikzak seyirle yüksek duman perdesi yaparak Queen Elizabeth sınıfı gemileri peçeledi. Buna rağmen ingiliz gemileri bir hayli isabet aldı.

Amiral Beatty nin şimale dönmesile Hipper de şimale döndü. Düşmanile irtibatı muhafaza ederek şimali rotaya seyre başladı. Bu karar bittabi doğru idi. Yalnız bu rota değiştirme çark ile olmuştu. Ateş altında dönüş tehlikelidir; fakat çark daha tehlikelidir. Beşinci muharebe filosunun ateşini vakıâ Beatty kuvvetleri Hippere karşı setrediyordu. Ve hattın idaresini başta bulunup elde tutmak henüz akibeti belli olmıyan bu çarpışmada Hipper için çok ehemmiyetli idi; bu sebepledir ki amiral Hipper çark yapmıştır. Fakat Beatty nin küçük kuvvetleri taarruz halinde bulunuyorlardı. Alman hattında bir çok torpito izleri göründü.

Saat 17,57 de Seydlitze bir torpito isabet etti. [Bazı eserlerde bu kayit yok] Gemi bir müddet için muvazenesini bozdu, fakat almanlar kısa bir zaman içinde muvazeneyi iade ettiler.

Muharebe cenuba olan inkişafını değiştirmiş şimdi şimale doğru bir cereyan almıştı. Alman - İngiliz keşif kuvvetleri arasındaki dava henüz faslolmamış bu davaya diğer bir iddiacı girişmiş yeni ve çok heyecanlı bir celse açılmıştı.

Ana kuvvetler :

Harbin başından beri her iki tarafın keşif kuvvetleri bir iki defa çarpışmıştır. Fakat şimdi asıl ana kuvvetler yekdiğerine yaklaşıyor, mühim ve tarihî bir an geliyordu. Her iki devletin bütün deniz kuvvet ve ihtişamı biribirile çarpışacaktı. (Almanların vatanda kalmış gemileri yoktur. İngilizlerin Jellicoe emrindeki kuvvetten başka Harwich ve Sheerness de kuvvetleri vardır. Harwich de: beş hafif kruvazör; iki rehber bot; onyedi muhrip ve denizaltı gemileri. Sheerness de III. üncü muharebe filosu ve III. üncü kruvazör filosu bulunuyor.)

İngiliz kuvvetleri kumandanı amiral Jellicoe sade bir tabiye takip etmek fikrinde idi. O bütün gemilerini tek hat üzerinde seyrettirecek ve düşmana muvazi bir rota takip ederek UZAK TOPÇU muharebesi yapacaktı. Amiral bu sade ve umumî tabiyenin haricinde her türlü mülâhazayı karışık buluyordu. Amiral Nelsen « Daima düşmana sokul onu ne pahasına olursa olsun imha et » derdi. Amiral Jellicoe, Nelsonu hepimizden belki daha fazla okumuştu,z aman ve vaziyetler arasında bir çok farklar buluyordu. Jellicoe deniz hakimiyetini elinde tuttuğunu, görüyor düşmanla çarpışmakta fazla zayiat ile galip gelmenin vereceği kâr yanında en küçük bir ihtimalle mağlûp olmanın vereceği ziyanı tartıyordu. Jellicoe bir imha muharebesine karşı kalbinde bir temayül duymuyordu. İngiliz harekâtı harbiye emrinin « Zafer donanmamızın haizi ehemmiyet bir surette ziyaı ile elde edilecekse şayanı arzu değildir. » diyen cümlesini onun

dımağından hiç bir muharebe hararet ve heyecanı silemiyecek gibi görünüyordu.

Amiral Jellicoe'nun sevk ve idaresinde talimatname ve filo emirleri hilâfında bir merkeziyet ruhu hâkimdir. Birlik kumandanları şahsi teşebbüs ve harekette serbest değillermiş hissini veriyor. Çetin bir muharebenin doğurduğu karışıklık, ateş, alev duman ve heyecan içinde büyük birliklerin tek parmakla idaresine imkân yoktu.

Alman kuvvetleri kumandanı amiral Scheer ise bütün ingiliz donanmasile muharebe yakmak fikrinde değildi. Gemicilik, topçuluk, talim ve terbiye, azim ve irade itibarile kendisile ayni ayarda olan düşmanın iki misli topçu kuvvetile gemilerini tek hat haline getirip onlara muvazi bir rotada topçu muharebesine girişemezdi. O ingiliz hattının bir ucuna atılmak ve orasını koparıp imha etmek bunun içinde hareketli ve canlı bir tabiye takip etmek fikrinde idi.

Scheerin sevk ve idare tarzında alman ordusunda görülen emri kumanda tarzı hâkimdir. Madun birlik kumandanları talimname ve filo emirlerinde yazılan şekilde hareket serbestisine malik olduklarını hazmetmişlerdir. Filotillâ komodoru zamanını takdir ile filotillâsını hücuma kaldırabiliyor.

Saat 18,10 (kroki - 3) den takip edelim. Görülüyor ki muharebe artık şimal rotasında inkişaf etmektedir. Her iki tarafın keşif kuvvetleri bu şimal rotasında muharebe ederek birkaç saat evvel çarpıştıkları sahaya terkrar gelmişlerdi. Bu sahada baca dumanları, top dumanlarile rüyet son derece azalmıştı. Bu sahada da Skagerrak muharebesinin sonunu göremiyen gemiler ve insanlar vardı. Alman keşif kuvvetleri alman ana kuvvetinin uç gemilerile amiral Beatty ve Evan Thomas kuvvetlerini şimale sürmüşlerdi. Evan Thomas ağır isabetler aldı. Bazı gemiler hattan çıktı. Beraber seyredemez bir hale geldiler. Fakat kendilerini toparlayıp tekrar mevkilerini aldılar.

Artık güneş ingilizlerin lehine olmağa başlamış, garp ufkuna yaklaşmıştı. Lâkin bulutlar arkasında kaldığından alman topçusunu pek okadar iz'aç etmiyordu. Rüyet şartları ise bilâkis almanlara müsait idi. Çünkü şark ufku karanlıktı. İngiliz topçusu bu karanlığa bakarken bir şey görmüyor. Alman topçusu berrak garp ufkunda seyreden ingilizlere güzel nişan tutuyorlardı.

Saat 18,12 ingilizler ateş kesti. Fakat son ingiliz mermisi bir (38) lik amiral Hipper in sancak gemisi olan Lutzow un telsiz istasiyonunu yıkıp harap etti. Artık keşif kuvvetleri kumandanı amiralın ana kuvvetle konuşacak yegâne vasıtası ışıldağa inhisar ediyordu. Derffilinger ve Seydlitz de isebetler almışlardı. Von der Tann ın ağır taretleri durmuştu. Toplar seğirdim etmiyordu. Gemide işleyen hiçbir büyük top yoktu. Gemi kumandanı müşkül bir vaziyette kalmıştı. Gemi mükemmel seyrediyordu. Fakat silâhsızdı. Hattan çıkmak mı yoksa beyhude düşmana hedef olmak mı muvafıktı? Bu müşkül bir karardı? Von der Tann hattı terketmedi; çıksaydı kendi üzerine müteveccih ateş arkadaşları üzerinde tekâsüf edecekti. İngilizler topçu üstünlüğünü alacaklardı. Hatta kaldı ve zıkzak seyirlerle kendini korumağa çalıştı.

Amiral Hood cenuba seyrediyor. (Kroki - 2 c)

Sahneye şimdi amiral Beatty nin kuvvetlerinin eşi olan ve ilk defa alman öncülerinin görülmesile Baltıktan kaçmasınlar diye Skagerrak yolonu kesmeğe koşan III. muharebe kruvazör filosu geliyordu. Bunlar **İnvincible** sınıfı üç ağır kruvazör idi. Beattyy e batan iki gemisi yerine üç gemi geliyordu. Amiral Beatty ile Jellicoe arasındaki telsiz muhaberelerinden vaziyeti anlıyan filo kumandanı amiral Hood Skagerrak yolunu terk ile düşman üzerine teveccüh etmişti. Amiral (27) mil süratle sahaya koşuyordu. Alman - İngiliz keşif kuvvetleri arasındaki saat 16,20 - 17,40 arasında cereyan eden çarpışma; cenup rotasında vukua geliyordu. Amiral Hood un ayni sınıftan ve ayni süratte olan bu gemilerle sahneye yetişmesi imkânı yoktu. Buna rağmen amiral cenuba koşuyordu. Nitekim vaziyet değişip alman - ingiliz keşif kuvvetleri şimale doğru muharebeye geçince amiral Hoodun muharebeye iştiraki mümkün bir hale geldi. Amiralın haraket tarzı son derece takdir olunmaktadır. Muharebe de « artık geçmiş ola, yetişmek mümkün

değil » gibi düşünceler yanlıştır. Bir çok tesadüf ve zaruretler hesapların aksine zuhûr eder; gayrı mümkün olur. Amiral Hoodun muharebe sahnesine yetişmesi buna canlı bir misaldi.

Amiral Beatty'ye iltihak etmek üzere gelen amiral Hood Beatty'ye ulaşamadı. Beatty'den (19) mil hatalı bir mevkii sefine ile uzakta kaldı. Bu hatanın daha ziyade Beatty'ye ait olması lâzımdır. Amiral Beatty'nin muharebeden çok hırpalanan gemisinde seyri sefine hesaplarına bir çok amillerle bir çok hataların girmesi imkânı vardır. Fakat bu hata ingilizlerin lehine oldu. Amiral Hood amiral Hipperin şarkı şimalisinde çıkarak ona toplarile olduğu kadar bu vaziyette torpitolarile de bir tehdit membaı oldu [1].

İngiliz ana kuvveti meydana çıkıyor:

18,40 da muharebenin birinci safhası kapandı. Artık bu saatten sonra rüyet şartları almanlar aleyhine geçti. Amiral Beatty alman ateşinin gevşediğini hissetti ve hasmını « T » vaziyetine sokmak üzere poyraza seyre başladı. Amiral Scheer artık düşman kuvvetlerini görmüyordu; onlar yüksek süratle şimale doğru çekilmişlerdi.

18,55 te amiral Hood filosu ateşe başlamıştı. Alman öncülerini geriye doğru sürüyordu. Kısa bir zaman sonra amiral Hipper de Hood gemilerinden ateş yemeğe başladı. Hipper; iki saati mütecaviz bir zamandanberi muharebe yapıyordu, şu ande karşısına taze bir kuvvet çıkmış bu suretle alman keşif kuvveti üç muhtelif yerden ateşe tutulmuştu. Amiral Hipper için bu yola devam etmek mümkün değildi. (16) kerte geri döndü ve ana kuvvet üzerine çekilmeğe başladı.

19,10 da alman keşif kuvvetleri amiral Jellicoe kuvvetlerini gördüler. Amiral Hipper'in taaccüp ve hayreti amiral Beatty' nin hayret ve taaccübünden az olmasa gerekti. Çünkü alman-

[1] III. muharebe kruvazör filosu kumandanı maruf ingiliz kumandan ve denizcisi eski Hood'un cocuklarındandır. Tarihi Hood'un 1 - haziranda kazanılmış tarihi bir zaferi vardır.

31 - mayıs günü akşama doğru ateşe girişen amiral Hooda; keşif kuvvetleri kumandanı « 1 - haziran zaferini hatırlayınız » işaretini verdi.

Amiral Hood'un dimağında o gün için en kuvvetli hatıra olarak canlanan bu tarih Beatty'nin işareti ile büsbütün ateşli bir mâna almıştı.

lardan hiç kimse büyük ingiliz donanmasının denizde olduğundan haberdar değildi. İngiliz ana kuvveti meydana çıkmıştı. Amiral Hipper bu ande bütün harabiyet ve yorgunluğuna rağmen keşif kuvvetleri kumandanı olduğunu hatırladı. Düşman ana kuvveti hakkında kendi ana kuvvetini haberdar etmek lâzımdı; tekrar ateş içine döndü.

31 - mayıs gününün gündüz saatleri artık bitmek üzeredir. Hakikî gurup bu mevsimde, bu arzda saat 21,15 oluyordu. Şu halde topçu muharebesi için elde daha iki saat vardı. Fakat daha henüz ana kuvvetler biribirini görmüyordu.

Amiral Jellicoe henüz düşündüğü gibi gemilerini bir hat haline sokmamıştı. (24) büyük gemi - Barham sınıfı yanında olmadığı için 24 - peşpeşe dizildiği zaman ön ve art gemiler arasındaki mesafe (14,000) metre tutacaktı. İngiliz başkumandanı büyük bir tereddüt içinde idi. Krokide görüldüğü üzere fırkalar halinde geliyordu. Amiral Beatty düşman ana kuvveti ile irtibatı kesmiş ve şimale çekilmişti. Keşif kuvvetleri kumandanları için bu affolmaz bir hata idi. Amiral Jellicoe bu ande düşmandan rapor bekliyordu. Acaba sağ taraf fırka üzerinde mi yayılmalı yoksa sol taraf fırka üçerinde mi yayılmalı idi. Herhangi bir hata ile vaziyet son derece aleyhe olabilirdi. Amiral Jellicoe almış olduğu keşif raporlarına göre düşmanı (20) dakika sonra göreceğini hesaplamıştı ve düşmanı daha şarktan çıkacak diye bekliyordu.

Jellicoe sağ taraf fırka üzerinde yayılsa düşmana yakın düşecekti. Torpito hücumlarına maruz kalacak, düşündüğü **Uzak topçu** muharebesine değil yakın topçu muharebesine girişmiş olacaktı. İngiliz gemilerinin top çapı büyük sürati fazla fakat alman gemilerinin daha fazla mukavim olması keyfiyeti Jellicoe'nun aklından kat'iyen çıkmıyordu. İki misli fazla topçu kuvvetine malik olmakla beraber bütün gemiler bir hatta girme manevrasını ikmal etmeden yalnız uç fırkalar almanlarla çarpışmış olacaktı. Sol fırka üzerinde yayılsa düşman ana kuvvetile temas geciş ânı gecikecekti. Düşman kendisinden haberdar olacak onu birden bastırmak imkânı kalkacaktı. Sonra hava artık

kararmak üzere idi. Top silâhının son saatleri gelmişti. Kısa bir zaman içinde netice almak mümkün mü idi? [1]

Fakat artık fazla düşünmeğe zaman yoktu. Çünkü bir fırka üzerinde yayılma manevrası (15 - 20) dakikada yapılabilirdi.

19,15 te amiral Jellicoe **Sol kolona üzerinde hat teşkil ediniz** işaretini verdi.

Dünya bahriyelerinde bu karar uzun münakaşaları celbetmiştir. Bir çok amirallar Jellicoe'yu tasvip ve bir çokları tenkit etmişlerdir.

Sağ değil sol fırka üzerinde yayılmak kararı krokiden görüldüğü ve mülâhaza ile anlaşıldığı üzere vuruşma zamanını geciktirmek, her türlü hazırlığı bitirdikten sonra vuruşmak gibi bir emniyet tedbirini göze alan bir karardır.

Amiral Jellicoe da üstünlüğüne güvenerek kat'i neticeli bir muharebeye susamış bir kumandan harareti göremiyoruz.

Bir muharebeyi kazanmak arzusu ile onu kaybetmemek kayguları büsbütün başa şeylerdir:

Amiral Jellicoe da muharebeyi kaybetmemek kaygusunun hâkim olduğu hissediliyor.

Maahaza amiral Jellicoe yu daha henüz amiral Scheer'in karşısına çıkarmadan evvel heyeti umumiyenin önünde tenkit eder bir vaziyete girmemekliğim için derhal ilâve edeyim ki, admiraltı amiral Jellicoe'nın kararlarını bir bahrî şûraya tetkik ettirdi. Şûra amiralın bütün mütalealarını tasvip etti ve kararlarına mutabık kaldı; ve admiraltı bunun üzerine amirala Skagerrak daki hizmetine naçiz bir mukabele olmak üzere (50.000) ingiliz lirası takdim ve kabulünü rica etti.

İngiliz gemileri emir mucibince manevraya başlamışlardı. Bir yandan da, alman keşif kuvvetlerine ateş ediyorlardı. İngiliz gemilerini manevraya başlatmak üzere verilen emre gecikmiş

[1] Amiralın kat'i kararını vermek ve ateş açmak hususundaki bu teennisi haklı olarak burada heyeti umumiyeyi sabırsızlandırıp, sinirlendirmektedir. Fakat ingiliz büyük kumandanı sanki bütün sinirlerini İngiltere toprağında bırakıp denize öyle çıkmıştır. Bir muharebe hararet ve heyecanından tamamen azade, kup kuru bir dimağ ve mantık ile elinde pergel tıpkı titiz bir kimyagerin mikrop ve atomlarla uğraşması gibi gemilerinin devir dairelerini; fırkalarının çark kavislerini hesap ediyordu.

denilebilirdi. İngiliz hattında bazı aksaklıklar oldu, yeni teşkilâtı almak için bazı gemiler hatta stop etmek mecburiyetinde kaldılar. Keşif kuvvetleri ve öncüler ana kuvvetin ateşini örtmüş oldular. Alman keşif kuvvetinin öncüleri de bu kümeye dahildi. Her iki taraf öncüleri arasında bir çarpışma oldu. Bu çarpışmada ingilizlerden Defence almanlardan Wiesbaden müteakiben ağır yaralar aldılar. Her ikisi de hareketsiz kaldı.

Saat 19,35 te amiral Jellicoe nın teşkilât manevrası bitmiş oldu. İngiliz filoları bu manevrayı müşkülâtla fakat muvaffakıyetle başardılar.

İnvincible batıyor:

Amiral Scheer şimalden gündoğuşuna doğru bütün ufkun ingiliz kuvvetlerile çevrilmiş olduğunu gördü. **Alman keşif kuvvetleri ve Alman hattı bir ateş çemberi içine giriyordu.** Amiral Hipper gemileri ağır isabetler almış ve şarka doğru iğilmeğe başlamıştı. Bu sırada Hipper kuvvetleri üzerine bilhassa Hood'un kuvvetleri müessir oluyordu. Fakat amiral Hipperin sancak gemisi Lutzow dan kalkan bir salvo amiral Hood'un bulunduğu İnvincible kruvazörüne isabet etti. Büyük babasının isri üzerinde yürüyen amiralın gemisi birden bir alev ve duman kümesi içinde parçalanıp göklere çıktı. (20.000) tonluk gemi bir kurşun kalem gibi orta yerinden kırıldı. Geminin başı ve kıçı denizin dışında biribirine kavuştular. Lion'ı ve dolayısile amiral Beatty'yi kurtaran talih İnvincible ile Amiral Hood dan ayni lûtfu esirgemişti. İngilizler bu suretle üçüncü ağır kruvazörlerini kaybetmiş oluyordu.

Lutzow un bu muvaffakıyeti büsbütün bedavaya gitmemişti. Lutzow baş tarafından ağırca bir yara almış, baş taraf yangın içinde kalmış ve tamamen suya gömülmüştü.

Alman donanması geri dönüyor:

Amiral Scheer bu ande sulh talimlerinde alman donanmasının bütün bir dikkat ve ihtimam ile çalıştığı bir manevraya müracaattan başka çare kalmadığını ve ancak bu suretle kat'i neticeli bir muharebeye mecbur olmaktan kurtulabileceğini anladı.

Filotillâyı hücuma kaldırdı. « İngiliz topçularını ve ingiliz hattını sarsmak ve bundan istifade ederek (16) kerte muharebe geri dönüşü yapmak » Scheer'in kararı bu idi.

Filotillâ komodoru; Alman ana kuvvetinin müşkül olan vaziyetini hissediyordu. Filotillâsile ateşe atılır gibi düşman ateşi içine atıldı; İngiliz hattını oynattı. Alman büyük gemileri ters yüzü geri döndüler. (Kroki - 4)

Muharebe geri dönüşü dediğimiz bu dönüş düşman ateşi altındaki dönüşlerin en tehlikelisidir. Çünkü gayet aşikâr; gemiler dönerken hemen hemen olduğu yerde dönüyor ve bütün düşman topçu tesiri üzerlerinde tekâsüf ettiriliyor.

Görülüyor ki ingiliz ana kuvvetile alman ana kuvveti arasında bir topçu muharebesi başlarken kesilmişti. Scheer bir muharebe kabul etmekten çekinmişti. Alman donanması çok üstün olan düşmanına bir de bu saatte görülen bozuk tabiye vaziyetile mukabele ve mukavemet edemezdi. Amiral Scheer donanmayı ele aldığı zaman hazırladığı harekât plânlarının esasını nasıl hazırlamıştı; bunu evvelce arzetmiştim. O ingiliz donanmasının kendisini üstün bir kuvvetle muharebeye icbar etmesine meydan vermiyecekti. Fakat acaba bir muharebeden kurtulmak bu vaziyette mümkün olabilecek mi idi ?

Alman donanması çekilirken yaralı Defence'i batırdılar. İngiliz ağır topçuları da yaralı alman kruvazörü Wiesbaden üzerine ateş açtılar. Amiral Scheer kuvveti bir sis ve duman perdesi içersinden cenubu garbi istikametinde sahneden çekildi.

Amiral Jellicoe alman art gemilerini, amiral Hepper kuvvetlerini ağır ateşile ezmeğe başladı. Lutzow bir isabet daha alarak hattan sarkmağa başladı.

Saat 19,55 e kadar (20) dakika müddet almanlar ingiliz ateşinden uzaklaştılar. Lutzow'un baş tarafından aldığı yara üzerine gelen bir diğeri; onu artık hattaki mevkiini tekrar almaktan menediyordu. Amiral Hipper arkadaşlarının yanından süzülüp cenuba doğru düşüyordu. Muharebeyi terk mi edecekti? Amiral; talihe kolayca teslim olmak niyetinde değildi. Bir muhrip çağırdı, ve muharebe ortasında gemisini değiştirmeğe karar verdi. Lutzow'dan keşif kuvvetleri kumandanı amiral

forsu indirildi, bu andan sonra keşif kuvvetleri kumandanı yoktur; hattın uç gemisi Derfflinger rehber vazifesini aldı. Amiral Hipper için muhribe geçtikten sonra diğer bir kruvazöre geçmek müşküldü. Muharebe esnasında onları durdurmak kabil değildi, düşmanla ateş teması vardı. İngiliz ana kuvveti alman artçılarını ateş altında bulunduruyordu.

Amiral Scheer bu rota üzerinde devam etmekle en yeni ve en güzel gemilerini kaybedeceğini düşündü. Bu rota üzerinde seyrederse bu gemiler bütün toplarını kullanamadan kötü bir tabiyenin kurbanı olacaklardı. Bu yol Scheeri sahilden ve vatanından açıyordu. Sonra Wiesbaden el'an batmamıştı. İçersinde çalışabilen bir iki topla el'an ateş ediyor sonuna kadar bir müdafaaya karar vermiş görünüyordu. Hiç olmazsa bir filotillâ gönderip bu cesur arkadaşları kurtarmak mümkün olmaz mı idi?. Scheer ingilizlere son bir hamle yapmağa karar verdi; tekrar 16 kerte muharebe dönüşü yaparak ingilizlere teveccüh etti. (Kroki -)

Saat 20,12 de sis içersinden alman donanması tekrar ingilizlerin karşısına çıktı. Bu sırada Jellicoe da Scheerin peşi sıra cenubu şarkiye teveccüh etmişti. Almanların meydana çıkmasile ingilizler müthiş bir ateş açtılar. Alman keşif kuvvetleri ve alman III. filosu ezici bir topçu ateşine girdiler. Alman donanması intihara karar vermiş gibi ingilizlerin üzerine yürüyordu; Wiesbaden el'an yüzüyordu; kruvazörün nagihanî bir surette ana kuvvetinin kendisine doğru geldiğini görmekle büyük bir ümide düştüğü muhakkaktı. Fakat alman amiralının bu hareketi beyhude idi. Bu ateş içine düşmüş bir mahkûmun çaresizliklerine benziyordu. Kendisinin yine yalnız bitkin ve ezgin keşif kuvvetlerile III. filosu ateş altında idi. Ne tabiye vaziyetini değiştirmek ve ne de Wiesbadeni kurtarmak mümkün değildi. Alman gemileri müthiş ingiliz ateşi altında ancak 10 dakika dayanabildiler. Bu vaziyette tabiye bozukluğundan başka alman topçusunun gözü karanlık şark ufkunda artık bir şey göremiyordu da, Lutzowdan başka şimdi bir de Seydlitz alevler içersine gömülmüştü. İki alman kruvazörünün akibeti şüpheli görünüyordu.

Bu sırada amiral Hipper henüz bir torpitodadır. Bir kruvazöre geçmek için çalışıyor.

İngilizlerin adedi üstünlüklerinden başka, çok müsait ziya şartı altında ateş etmeleri karşısında amiral Scheer ingilizlerle teması kesmek ve bunun için de ters yüzü tekrar geri dönmek lüzumunu duydu. Fakat bu dönüş bu defa pek kolay olmıyacaktı.

Saat 20,15 te Friedrich d. Gr. nin direğinde « 16 kerte muharebe geri dönüşü. » işareti yeniden göründü. Fakat amiral bu defa bir filotillâ hücumu ile ingiliz ateşini üzerinden atamıyacağını takdir etti. Dört saattenberi muharebe yapan ezilen ve halen yangınlar içersinde bulunan; kumandanları bir muhriple harp sahnesinde dolaşan keşif kuvvetlerine meşhur tarihi işareti kaldırdı, « Ran an den feind! » Bu emir bazı emirler ve bazı ifadeler gibi diğer bir dile kısaca ve sade bir mukabil bularak çevrilemez. Bu emrin manası « Alman imparatorluk bahriyesinin hayatı ve şerefi sizdedir; düşmana saldırınız » demekti.

Alman kruvazör filosu ve flotillâları bu emrin manasını bütün vuzuhile kendi kalplerinde duydular, ingiliz ateşi içersine pervasızca saldırdılar. Alman keşif kuvvetinin uç gemisi olan Derfflinger müteaddit isabetler aldı. Bu gemi ve arkadaşlarının bu muharebeden yüzme ve kısmen de hatta muharebe kabiliyetlerini muhafaza ederek çıkmaları bir harikadır. Alman keşif kuvvetlerinin bu bimehaba saldırışları ingiliz hattını şiddetle sarstı. (Kroki - 5) İngiliz büyük gemileri torpito hücumundan sakınmak üzere iskeleye döndüler. Bu ingiliz dönüşünnün; bir kaç alman gemisi önünde; bu büyük ingiliz hattının sarsılmasını bir çok kimseler tenkit ederler. Alman muharebe kruvazörlerinin bu her şeyi göze almış bir vaziyetteki hücumları önünde hattı hiç oynatmaması amiral Jellicoe için belki mümkün değildi. Bilhassa torpito hücumlarından sakınmak lâzımdı. Bu sakınma manevrasının niçin düşmandan açarak yapılıp ta düşman üzerine dönerek yapılmadığı sorguya lâyık bir mütaleadır?. Düşman üzerine doğru yapılan bir kaçınma manevrası düşmanla kesilmek arzu edilmemesi lâzımgelen ateş temasını daha fazla idame ederdi? Amiral Jellicoe, nun yakın mesafeden bir topçu muharebesi yapmamak hususundaki prensibi burada da kendisini hissettirmektedir.

Saat 20,18 de (kroki - 5) te görüldüğü üzere alman gemileri düşman ateşi altında geri dönüyorlar. Amiral Scheer düşman ateşini kendi gemisi üzerine alıp diğer gemileri biraz rahatlandırmak için tekmil filolar sancaktan dönerken kendisi meydana çıkıp bir açık hedef teşkil etmek üzere iskeleden döndü. Bu karar ve hareket o andaki vaziyetin kumandan da doğurduğu bir fikir ve karardı. Filoların içersinde bir tek geminin bilhassa K. gemisinin bu suretle aksi bir cihetten dönmeğe başlaması diğer gemi ve filo kumandanları için bir işaret hatası olmuş gibi bir hisle kendi hareketleri üzerinde bir itimatsızlık uyandırabilirdi. Netekim böyle bir zahiri yanlışlık vesilesi yokken dahi, ingiliz muharebe kruvazörleri başlangıçtakti o meşhur işaret hatasına düşerek kumandanın fikir ve kararı haricinde hareket etmişlerdi. Amiral Scheerin işaret ve emri hilâfında kasten gemisile bu şekil hareketi alman hattında gayet iyi anlaşıldı; ve hiç bir yanlışlık olmaksızın gemiler amiralın fikrine imtisal ettiler. Kumandanın karar ve niyetlerine intikal yanında; mevcut en mükemmel işaret vasıtaları yine daima nakıs kalacaktır.

Bir kumandan için en ideal emir vasıtası kendi fikir ve kararlarını madûn birliklere ruhan ulaştırabilecek bir anlaşma kurabilmektedir.

Amiral Scheer kuvvetleri batı ufkunda amiral Jellicoe'nın gözü önünden tekrar kayboldular. Bu sırada amiral Beatty hiddet ve tehevvür içinde idi. Alman donanmasının elden olduğu gibi gözden de kaçırılmakta olduğunu görerek fevkalâde sabırsızlanıyordu. Başkumandana teklif etti; « Muharebe filolarının en uçta olan fırkasının beni takip etmesine müsaade ediniz. Bütün düşman donanmasının yolunu kesebileceğiz. » dedi. Bu işarete amiral Jellicoe'nın sancak gemisinden bir cevap çıkmadı.

İngiliz ateşine maruz olarak ortada yine yalnız alman keşif kuvvetleri kalmıştı. Alman keşif kuvvetleri beşer kuvvetinin

en son gayretini sarfederek tutunuyorlardı. Amiral Hipper el'an çıplak bir torpito üzerinde muharebe sahnesinde dolaşmaktadır.

Wiesbaden iki düşman donanma arasında kalmıştır, el'an yüzmektedir. Bu kruvazörle fazla meşgul olmaklığımın sebebi vardır.

Büyük harp içinde birçok Türk askerlerin osmanlı sınırları dışında harp ettiği malûmdur. Bu kabil askerlerden Skagerrak büyük deniz muharebesine iştirak eden denizci arkadaşlar vardı. Bu tarihî arkadaşları bizim tarih yegân yegân kaydedecektir. Yalnız bunlardan birini; aramızda bulunup konferansı hatıralarile karşılaştırarak dinliyen binbaşı bay Cevdeti işaret edeceğim. Kendisinin canlı intibalarını arkadaşların hususi bir sohbette alâka ile dinliyeceklerini tahmin ediyorum. Türk zabitlerinden; muharebenin en ağır yükünü taşıdığını gördüğümüz keşif kuvvetleri ve filotillâlar içinde bulunanlar vardır. Wiesbaden'de de makine yüzbaşısı bay Sait bulunuyordu.

Wiesbaden 31 - mayıs günü batmamıştır. Bütün gece su üstünde kalmış sağ kalan beş on kişi; sabaha kadar alman torpitolarının gelip kendilerini alacaklarını ümit etmiştir. Ertesi gün filhakika torpitolar görünmüş, fakat görünen bu torpitolar ingiliz torpitoları çıkmıştır. İngilizler gemiyi torpillemişler ve hiç kimseyi kurtarmamışlardır. Gemi batarken bir kolu kopmuş vaziyette geminin ikinci kaptanı ile beş on kişi denize atılmışlar ve saatlerce yüzmüşlerdir. 24 saatten sonra bu sağ kalan on kişiden üç kişi su yüzünde tutunmağa muvaffak oluyor. 30 uncu saatte bunlardan genç bir neferle sağlam bir ateşçi onbaşısı canlı kalabilmişlerdir. Fakat bu saatten sonra bu genç nefer de su içinde, bu ümitsiz mücadelede, kuvvetinden evvel maneviyatını ve aklî muvazenesini kaybederek sulara karışmıştır. Gök ve denizden mürekkep çıplak bir dekor içinde bütün arkadaşlarının teker teker dökülmeleri ve artık sıranın sonuncu olarak kendisine geldiği düşünceleri arasında sağlam ateşçi onbaşısı daha 8 saat mücadele etmiş ve suya girdikten tam 38 saat sonra bir bitaraf gemi tarafından kurtarılmıştır. Yaz günü bir kaç saat su içinde kalanlar; iki güne yakın su içinde gecenin ayazile güneşin sıcağını iliklerinde duymanın ne demek olduğunu pek âlâ bilirler.

Wiesbaden kruvazöründen bu harikulâde mukavim ateşçiden maada tek bir fert kurtulamamıştır. Bu kaybolan askerler arasında arzettiğim aziz Türk zabiti de vardır. Hatırasını arkadaşlar önünde hürmetle anarım.

Artık 31 - mayıs saat 21 e geldik. Bu saatte sular tamamen karardı. Karanlıkla beraber büyük topların uzun menzilleri kısaldı. Bu suretle büyük ingiliz donanmasının benlik ve huviyeti kayboldu. Karanlık küçük kuvvetlere taraftar olan meçhuliyetile etrafa hâkim olmuştu. Dost ve düşman muhripleri hep biribirine karışmış, meydan artık torpito silâhına kalmıştı.

C) Gece vaziyet ve temasları :

31 - mayıs günü saat 21 de yeni bir dönüm noktası gelmiş çatmıştı. Her iki başkumandanın vaziyeti münakaşa ve karar vermeleri lâzımdı. Çünkü artık gece başlamıştı.

Amiral Scheer : Kısa bir muhakeme ile kararını verdi. 1 - Haziran - 916 sabahı gün ağarırken eğer şimdi olduğu gibi vatanı ile kendi arasında üstün düşman donanması kalırsa vaziyet feci olurdu. Krokiden görülmektedir ki amiral Scheer kuvvetleri şimdi garptadır.

Fecir saat 4 te başlıyordu. En kısa yoldan vatana gitmek lâzımdı. Bu yol üzerinde düşmana çarpmak mukadderdi. Fakat bu gece çatışı büyük ingiliz donanmasına çatışın en ucuzu olacaktı.

Saat 21,14 te Scheer telsiz ile donanmasına şu emri verdi:
« Donanma ana vatana dönecektir. »
« Her şeye rağmen Horns Riff rotası. »
« Sürat 16 mil. »

Amiral Scheer'in muhakeme ve kararı üzerinde fazla bir münakaşa yapılamaz. Bütün eserlerde bu kararın sıhhati üzerinde ittifak edilmiştir.

Amiral Jellicoe : Sir John Jellicoe'nın karşısında muhakeme olunaca işler çok ve karışık idi. Birçok dost ve düşman filotillâ

larile karışık olan bu sahnede gece muharebesi yapmak bir felâket olmaktan başka bir işe yaramazdı. Fakat fecir vakti; alman donanmasını üslerine gitmekten meniçin acaba hangi yolu kesmek lâzımdı. Alman körfezi Alman - İngiliz maynları ile dolu idi. Bu körfeze yalnız 915 senesi nihayetine kadar ingilizler (4500 mayn) dökmüşlerdir.

Gerek ingilizlerin ve gerekse almanların dökmüş oldukları maynlar her iki tarafın haritasında birer sığlık gibi işaret edilmişti. Binaenaleyh Şimaldenizinde dönülecek (Alman körfezinde demeli) yer kalmamıştı. Bu sığlıklar arasından garp tarafta kalmış olan alman donanmasının ana vatana gitmek üzere takıp edeceği yolu muhakeme etmek lâzımdı.

Ortada dört yol vardı:

1 — Horns Riff geçidi.
2 — Helgoland orta yolu.
3 — Ems geçidi.
4 — Baltık yolu.

Dördüncü yol ihtimallerin en uzağıdır. 350 mil kadar bir mesafe tutuyor ki bu yoldan gitmek gündüze kalmaktı. Amiral Scheer gündüz muharebesi yapmaktan çekindiği için bu yolu herhalde seçmezdi. Maahaza amiral Jellicoe elindeki kuvvetle bu yol kontrol edilebilirdi. Amiral Jellicoe bu yolu hiç hesaba katmadı.

Ems geçidi görüldüğü üzere uzun ve dolambaçlı idi. Geriye Horns Riff ve Helgoland yolu kalıyordu.

Eğer evet bütün tarih tenkidi yapanların herşey olup bittikten sonra eğer diye başladıkları gibi; biz de eğer diye başlıyacağız; eğer Jellicoe 31 - mayıs saat 21,00 den sonra Horns Riff kanalının (10) mil cenubunda yol verse idi, 1 - haziran sabahı fecirle beraber amiral Scheeri tekrar muharebeye icbar edecekti. İngiliz donanması üstün süratile bu sevkulceyşi hareketi yapmağa muktedirdi. Esasen ortalık kararırken bu geçide Jellicoe Scheer den daha yakın bulunuyordu.

Amiral Jellicoe alman donanmasını grupta garp tarafta bıraktığı için onların herhalde Ems yolunu tutacaklarını

düşündü. Ve cenup rotasını takibe karar verdi. Amiral Scheer'in en kısa fakat en çetin yolu, Horns Riff kanalını tercih edeceğine pek ihtimal vermedi. Yalnız bu yol üzerinde hiçbir şey yapmamış olmamak için emrindeki mayn gemisini Horns Riff geçidine koşturdu; orada evvelce dökülen mayn hattı yanına diğer bir hat tesis ettirdi.

Amiral Jellicoe cenup ortasını takıp etmekle 1 - haziran fecrinde diğer iki yoldan tamamen açılmış bulunuyordu. 1 - haziran sabahı Horns Riff ten (43) mil ve Helgoland orta yolundan (25) mil açık bulunuyordu. Amiral Jellicoe yalnız bir yolu tutuyordu. Scheer diğer yakın iki yoldan değil hatta en uzak olan Kattegat - Baltık yolunu tutsaydı yine kurtulacaktı.

İngiliz başkumandanı bu mülâhazalar üzerinde iken saat 21,20 de amiral Beatty bir hayal halinde amiral Hipper kuvvetlerini gördü (kroki - 5). Gündüzkü mücadelenin teskin edilemiyen hararetile derhal ateş açtı. Almanlar garptan şarka baktıkları için karanlık içinde hiçbirşey görmüyorlardı. Seydlitz iki büyük isabet aldı. Bu sırada alman keşif kuvvetleri başına el'an Hipper geçememiştir. Seydlitz aldığı yeni isabetle alevler içersinde hattan çıktı ve geri sarktı. Şimdi alman keşif kuvvetlerinden Lutzow'dan sonra Seydlitz de hattan çıkmıştı. Amiral Beatty'nin karanlıklar içinden açtığı müthiş ateşten bitkin alman keşif kuvvetlerini II. alman filosu kurtarmıştır. Dreadnougtht sınıfından eski olan bu gemiler gündüz muharebesine iştirak edememişlerdi. Gündüzün onları krokilerde gördük; hep geride kaldılar. Amiral Scheer eskiden bu filonun kumandanı olduğu için ve bu filo mürettebatının ikinci sınıf bir vazifeye ayrıldıklarını ilân etmemek için denize çıkarken onları da beraber almıştı. O, amiral Jellicoe ile çarpışacağını ümit etmemişti, halbuki bu şekilde gemiler kendisine dizbağı olmuştu.

Amiral Scheer hatırasında bu gemileri beraber aldığından dolayı nadim olmadığını söyler, fakat burada bir hissiyat gizleyiş olduğu muhakkaktır.

Bu gemiler; 31 - mayıs saat 21,20 de amiral Beatty'nin, başsız kalan Hipper gemilerini, büsbütün harap olmaktan kurtarmıştır.

Alman II. filosile Beatty arasında (15) dakika bir ateş alış verişi oldu ve tekrar ortalığı ölü bir sükût sardı.

Amiral Hipper Molteke'ye çıkıyor:

Lutzow başı (17) metre suya gömülmüş, pervaneleri havaya çıkmış bir halde bocalıyordu. Gemi henüz batmamıştı. Seydlitz (120) mermi yemiş (1) torpito isabeti almıştı. Gemi bir harabe halinde idi, batmamıştı, müşkülâtla yüzüyordu. İki buçuk saattenberi denizde dolaşan amiral **Hipper nihayet saat 21,57 de** Molteke kruvazörüne çıkmıştı.

Saat 20,10 da ingiliz donanması fırkalar halinde cenup rotasına geçti. Böylece Alman - İngiliz donanmaları arasındaki temas kesildi.

Amiral Jellicoe kendi muhrip filotillâlarını muharebe filolarının (5) mil gerisine koydu bu suretle ingiliz hattının boyu büsbütün uzadı. Almanlara temas etmek ihtimali bu suretle daha fazla artıyordu. Bu hareketteki esaslı diğer bir faide; ingiliz muharebe filolarını baştan yaklaşacak her torpitoya düşman kabul ederek ateş açmakta serbest bırakmaktı. Filotillâlara bu emir telsizle verildi.

Fakat muhariplerin bu şekilde kullanılması da pasiv bir karardı. Filotillâları gerisine almakla ingiliz filoları başkumandanı yeni ve güzel bir emniyet formu bulup tatbik etmiştir.

Amiral Scheer Jellicoe'nun muhriplerine verdiği telsiz emrini aldı ve açtı. İngiliz filotillâlarının gece teşkilâtındaki mevkileri hakkında bir fikir edindi.

Saat 22,50 de alman filotillâsı ingiliz filotillâsının mevkilerini görüp rapor ettiği zaman amiral Scheer ingiliz donanmasının vaziyeti hakkında oldukça aydınlanmış bir hale girdi.

Saat 23,00 de amiral Beatty (kroki - 6) alman keşif kuvvetlerinin öncüsüdür diye kendi I, III, kruvazör filolarına (kendi öncülerine) ateş açtı. Amiral Beatty'nin kaybettiği gemilerden ve kaçırdığı alman gemilerinin hırs ve hararetinden mütevellit hiddetine hudut yoktu. Fakat karanlık ve (10000) metre kadar olan mesafe ingiliz dost gemilerini kurtardı. Beatty ateş kesti, bir ziyan olmadı.

Etrafta top sesleri durmuştu. 31 Mayıs gününün bitmesine (1) saat kalmıştı. İngiliz donanması dört kolla cenuba doğru seyrediyor, her kolun gerisinde bir Flt. var. Alman donanması Jellicoe nun art gemilerine aykırı olarak Horns Riff kanalına doğru akıyordu. Yüksek süratle karanlıkları delip giden gemilerde gözler; karanlıklar içinde bir sürü düşman teknesi vehmediyor, âsabın en çok gerilebildiği bu dakikalarda kulaklar da gözler gibi insanları sık sık aldatıyordu.

31 - Mayıs - 916 nın son teması.

Karanlık bir gecede bir deniz teması ve muharebesi hakkında vereceği fikirler itibarile bir iki misal göstereceğim

Frauenlob batıyor :

Atman donanmasının sol yanı ve ingiliz donanmasının sağ yanını örten **hafif kruvazörler saat 23,30** da yekdiğerini **3000 metre** mesafeden gördüler. Her iki taraf yekdiğerine tanıma işareti (parula) sordu. Tereddüt ile oyalayıcı cevap karşısında her iki taraf 700 metreden top atışına başladı. Mesafe birden böyle bir makinalıtüfek menziline inmişti. Her iki tarafın ışıldakları yandı, topları ve topçuları şimşekler gibi çalıştılar. (Dublin ve Birmingham) iki ingiliz kruvazörü hattan sarktı. (Elbing, Hamburg) iki alman kruvazörünün güvertesi bir yangın yerine döndü. Bu sırada müthiş bir teraka duyuldu. Bir ingiliz kruvazörünün (Southamton'un) bu kadar yakın mesafeden istifade ile attığı bir torpito ile bir alman kruvazörü (Frauenlob) isabet aldı. Gemi iskele yardımcı makine dairesinden torpillenmişti. Bütün elektrik tenviratı bir ande söndü. Denizin, karanlığın ve düşmanın önünde simsiyah bir tekne içinde kruvazör iskele tarafına devrilmeğe başladı ve bütün mürettebatile (11 zabit, 300 nefer) sular ve karanlıklar içine gömülüp gitti ve etrafı yeniden bir ölüm sükûtu sardı.

Alman ingiliz ana kuvvetlerinin yanlarını örten hafif kruvazörler arasında böyle yıldırım gibi ani bir musademe olmuş ortalığa tekrar eski derin sessislik hâkim olmuştu.

Artık 31 - Mayıs - 916 günü dünya yüzündeki kanlı ve tarihî sayfasını bitirmiş oluyor. Bu dakikada İngiliz - Alman başkumandanları gayıp ve kazançlarının ne olduğunu henüz bilmiyorlardı.

1 - Haziran - 916 :

Saat 00,30 kadar her iki taraf yüksek sürat ve her an bir hâdisenin vukuunu bekleyerek yollarına devam ettiler. (Kroki - 8)

Alman ana kuvveti ingiliz filotillâları içine giriyor :

Saat 00,30 alman ana kuvvetinin uç gemisi ingiliz ana kuvvetinin gerisinden gelen ingiiiz filotilâlarından en garpteki IV. üncü Flt. içine daldı. İngiliz muhriplerinden başta bulunan üç bot (1000) metreden alman büyük gemilerini gördü ve pırıldakla tanıma işareti (parula) sordu. Alman hattının uç gemisi Westfolen derhal açığa ve karanlığa doğru döndü. İngiliz filotillâsi için büyük alman gemilerinden mürekkep zengin hedefler belirmişti. IV. filotillânın gerideki muhripleri derhal torpito hücumuna kalktılar ve bir çok torpito attılar. Alman ana kuvveti sancağa dönerek bu torpitolardan kaçındı.

İngiliz Filotillâsının ucu alman ana kuvvetinin ateşinden kaçmış, ardı ana kuvvete hücuma kalkmıştı. Karanlık ve bu düşman ateşi karşısındaki heyecan, iki ingiliz muhribini yekdiğerine bindirdi. Çarpışan botlar hattan geri sarktılar. Alman ana kuvveti top ateşi yapmak için ışıldaklarını yakmıştı. Bütün ingiliz muhripleri bu ışıldaklara toplarile ateş ettiler.

Westfalen, Nassaw, Rheinland gibi alman hattının uç gemilerinde ışıldaklar harap oldu, köprüüstü, kumanda mevkii personalı yaralandı ve kısmen sükût etti. Nassaw zırhlısının kumandanı da yaralandı.

Saat 00,30 da şimşek gibi çıkan ve dakikalara inhisar eden bu çarpışma yine derin ölü bir sükûta kalboldu. Muhasım kuvvetler arasında temas kesildi. Her iki taraf yoluna devam etti.

Alman hattının aldığı emir mucibince her şeye rağmen Horns Riff yolunu takip etmeleri lâzımdı. İngiliz filotillâlarından mürekkep bir cehennemden geçmeyince bu yol aşılamazdı. Almanlar bu cehennem geçidini geçmeğe devam ettiler.

Bir alman zırhlısı bir ingiliz muhribine bindiriyor.

Alman gemileri tekrar yola düzüldükleri sırada alman hattının uç gemisi Nassaw iskele tarafında biraz evvelki ingiliz filotillâsı botlarından bir tanesini (400) metre mesafede gördü. Bir zırhlı ve bir muhrip karanlık bir gecede bu kadar yakın bir mesafede ... Bu müthiş bir muvacehe idi. Alman zırhlısı ingiliz muhribine bindirmek üzere derhal iskeleye döndü. Muhrip bu çarpışmanın felâketinden sakınmak üzere sancağa alabanda etti. Fakat arayerdeki (400) metre mesafe saniyeler içinde kapandı. Ve biribirine denk olmıyan iki tekne saniyede (20) metrelik bir süratle biribirine çarptı. (Nassw - Spitfire).

Zırhlı evvelâ 5 - 10 derece sancağa yattı. Köprü üstü ve torpito ağları sademeden parçalandı. En baştaki bir 15 s/m top yerinden oynadı ve kundağile beraber güverteyi parçalıyarak meydana çıktı. Zırhlı istediği gibi muhribe tam bodoslamasile bindirmeğe imkân bulamamıştı. Kendi iskele tarafında sukesimi hizasında (3.5) metre murabbaı bir delik açıldı ve içeriye kuvvetli su girdi. Almanlar derhal ilk iş olarak bu deliği kapadılar. Sulhteki talimlerde kazanılan meleke ile gemi tehlikeli vaziyete düşmedi ve (15) mil süratle yoluna devam etti.

İngiliz muhribine gelince:

Muhrip alman zırhlısına çarparken alman gemisinin bordasındaki (15) s/m lerden bir tanesi muhribe ateş etmişti. Muhrip çok yakın olduğundan mahrekin ölü zaviyesinde kalıyordu. (15) s/m lik mermi infilak etmeksizin muhribin bacasını deldi ve geçti ve baca saçıntıları köprüüstünü ve etrafını yıktı. Çarpışma ile beraber muhribin baş tarafı olduğu gibi koptu, gemiden alevler içinde bir parça ayrılıp denizlere uyarak sarkmağa başladı. 35 kişi, bu yangının içinde 30 metre tutan geminin başı ile asıl ana tekneden uzaklaştılar. Muhribin geri kısmı, su

kesimi altındaki bir perdenin beslenmesile ve ingiliz mürettebatının fevkalâde gayret ve meharetile yüzmeğe devam etti ve ateş sahasından uzaklaştı. İnpiliz gemicileri bu muhribi baş tarafı yok olarak vatana döndürebilmişlerdir. (Kroki - 8) de

Alman hafif kruvazörlerinin vaziyeti:

Alman hafif kruvazörlerinin yani; alman ana hattının sol yanını örten kruvazörlerin vaziyeti çok kötü idi. Kendilerini ingiliz muhriplerinden korumak için sancağa gelmek isteseler kendi ana gemilerinin üstüne çıkmış olacaklardı. Karanlık tekneleri biribirine karıştırıyordu. Bu sırada dostan da ateş yemek ihtimali vardı. Bu ande Şimadenizinin bu sahasında ingiliz - alman bir çok gemiler bir düğüm haline girmişlerdi. Amiral Scheer'in verdiği çetin kararın en güç tarafı çözülüyordu. Alman hattı ingiliz hattını yarıp geçmek üzere idi.

Alman hafif kruvazörleri ingiliz filotillâsından sakınmak üzere sancağa geldiler, çarnaçar kendi hatları arasından geçmeğe mecbur kaldılar. 400 metre aralıkla 16 mil gibi yüksek bir süratle seyreden alman ana gemileri hattı arasından geceleyin ve düşman önünde bir yarma manevrası yapılacaktı. Bu müşkül ve tehlikeli bir manevra idi. Kruvazörlerden bir tanesi geçti. Bu kruvazör ile beraber alman hattını yarıp garp cihetine bir alman muhribi de geçiyordu. Alman büyük gemisi bunu ingiliz muhribi zannederek üzerine ateş açtı. Muhrip manevradan aciz bir vaziyette ve kendi arkadaşının eli ile yaralanmış olarak gerilere doğru sarktı. İkinci alman hafif kruvazörü de ingiliz muhriplerinden kaçınmak üzere kendi ana kuvvetinin arasından garba geçiyordu. Karanlık düşman ateşi, mesafe sürat, gedik darlığı..... bütün bunlar biribirine karıştı, manevra muvaffakıyetle yapılamadı, kruvazör alman büyük gemilerinden (Posen) ile çarpıştı. Bu kruvazör Skagerrak muharebesi başında alman öncü öncüsü torpitoların yardımına koşan ve ilk muharebeye başlıyan Elbing kruvazörüdür.

Biraz evvel iki ingiliz muhribi biribirine çarpışmıştı. Sonra bir alman zırhlısı ile bir ingiliz muhribi biribirine bindirdi, şimdi de bir alman hafif kruvazörü ile bir alman zırhlısı biribirine bindiriyordu. Çarpışma hafif olmuştu, lâkin kruvazör kıç tarafından büyük bir yara aldı. Her iki makine birden su ile doldu ve gemi içindeki bütün tenvirat söndü, gemi tamamen karardı bütün muhabere boruları ve kumanda telgrafları sükût etti, dümen makinesi bozuldu, gemi 18 derece bir tarafa yattı ve hattan sarktı. Deniz muharebelerinde hattan sarkmak demek bir felâkete uğramak ve akibeti meçhul bir sergüzeşte girmek demektir. Çünkü diğer gemiler yoluna devam eder siz gayret ve iradenizle venihayet taliinizle yapayalnız kalırsınız. Alman hafif kruuazörü de **yolsuz, dümensiz, ışıksız ve 18 derece** bir tarafa yatmış vaziyette muharebe kabiliyetinden değil hattâ seyir kabiliyetinden de mahrum olarak arkadaşları arasından geri sarktı. Bu gemi içinde de bir türk zabiti vardı. [1]

Gece bir deniz teması ve muharebesini göstermek üzere arzettiğim bu hâdiseler sabaha kadar bir kaç defa tekerrür etti. Burada biğr bir alman kruvazörü (Rostock) ingilizler tarafından torpitolandı. Bir ingiliz eski zırhlısı (Black Prince) alman büyük gemileri tarafından top ile parçalandı. Bir alman eski zırhlısı (Pommern) bir torpito isabetile cepaneliği infilak ederek orta yerinden büküldü ve parçalandı. Alman büyük kuvveti böylece sabaha kadar IV, XIII, IX, XII. inci ingiliz filotillâlarına çarpa çarpa ingiliz hattını yardı ve şarka geçti.

Alman büyük gemilerinin muvaffakıyeti:

Gece dost ve düşman gemilerini tefrik etmek müşkülâtı içinde en mütereddit ve heyecanlı bir seyirden sonra yekdiğeri arasındaki irtibatı kaybetmeden bir çok torpito hücumlarına maruz kalıp bir çok kaçınma manevrası yaptıktan sonra tekrar emrolunan rota üzerinde buluşan alman büyük gemilerinin garptan şarka geçmeşi büyük bir muvaffakıyettir.

İngiliz büyük gemilerinin vaziyeti:

Amiral Jellicoe gece başlarken cenup rotasında seyre başladıktan sonra ingiliz Admiraltısı kendisini telsizle buldu; ve ona hayati bir haber verdi. Amiral Scheerin alman birliklerine

[1] Elbing ile türk zabitinin akibeti konferansta gösterilen alâka üzerine tafsilen anlatılmıştır.

« Her şeye rağmen Horns Riff rotası. Sürat 16 mil» diye verdiği; alman donanmasının gece seyir istikamet ve kararını bildirdi.

Admiraltı alman kumandanının « 09,15 » teki telsizini 1 - haziran 00,30 da yani emir Scheerden çıktıktan 03,16 dakıka sonra deşifre edilmiş vaziyette ingiliz başkumandanının masası üstüne koymuştu. Bu sırada ingiliz filotillâları da alman ana kuvvetile çarpıştıklarını başkumandana bildiriyorlardı.

Admiraltının haberi, ingiliz filotillâlarının raporu; alman ana kuvvetile alman kumandanının kararı hakkında Jellicoe'ya bir fikir veriyordu. Fakat bunlar amiralın kararında hiç bir değişim yapmadı. Çünkü amiral; admiraltının telsizine itimat etmemişti. İngiliz filotillâları da gece gördükleri kruvazörleri alman büyük gemileri diye tahmin edip aldanabilirlerdi. Admiraltının telsizine itimat edemiyordu; çünkü hatırlarız ki bir gün evvel admiraltı alman ana kuvveti zevalde limandadır dediği zaman hakikatte amiral Scheer Şimaldenizinin ortasında çıkmıştı. Filotillâlarda bir çok yanlış raporlar vermişler bir hayli işaret hataları olmuştu, Amiral Jellicoe da hiç bir şeye inanmamak ve her şeyi mantıkla ve hesapla kararlaştırmak hisleri büsbütün ayaklanmıştı. Eğer amiral bu sıralarda fikri bir cevvaliyet ile kararında bir değişiklik yapsaydı sabaha doğru almanların behemehal hiç olmazsa art gemilerini imha edebilirdi. Fakat Sir John Jellicoe da ingiliz büyük donanmasının emniyeti dışında kendini zayıflatıcı bir imha muharebesi arzusu hâkim değildi.

1 - Haziran sabahı 04,00 teki vaziyet (kroki - 7) de görülmektedir. Alman büyük kuvvetile ingiliz büyük kuvvetleri arasında bu saatte 23 mil mesafe vardır. (Bu kroki gece temaslarını ve umumi olarak vaziyeti kavramak üzere iyi bir fikir verir.)

Skagerrak muharebesini burada bitiriyorum.

Saygı değer arkadaşların tam bir kanaate sahip olmaları için her iki tarafın top, torpito atışları ve diğer ziyanları hakkında bazı rakamlar vereceğim :

İngilizler Skagerrakta **galip biziz dediler.** « Çünkü zafer denizlere hâkim kalanındır. » diyorlardı. « Muharebenin başında ve sonunda hakimiyet bizde kalmıştır. »

Almanlar da bu muharebenin galibi biziz dediler. « Gemi adedimiz topumuz ve torpitomuz meydandadır. Bu mevcutla biz ingilizlerin yapamadığını yaptık. Onlardan fazla vurduk ve onlardan fazla batırdık. »

Top mukayesesi : (Atılan mermiler. İsabet. % isabet)

İngilizler:

38.1	s/m	 1239	(Grafik - B.)
35.6	«	 0042	
34.3	«	 0779	
34.3	«	 0754	(Hafif)
30.5	«	 1784	
		4598	

İsabet : 100

% isabet : 2.17.

Almanlar :

30.5	s/m	 2424
28.	«	 1173
		3597

İsabet : 120

% isabet : 3.3

Buradan alman topçu üstünlüğü açıkça görülmektedir. Bu üstünlük personalın talim ve terbiye üstünlüğünden ziyade keşif kuvvetlerinin ilk karşılaşmaları sıralarında rüzgâr ve güneş, ziya vaziyetinin almanlara müsait oluşundan, alman materiyalının dürbünlerinin daha mükemmel oluşundan ileri gelmiş olduğu kanaatindeyim. Filhakika alman mermi tapaları taviklidir. Zırha vuruyor, nüfuz ediyor ve sonra infilak ediyor. Netekim guruptan sonra alman gemileri garp ufkunda kalmış karanlık kalan şark ufkunun, mahkûm ziya vaziyetinin tesiri altında bidayetteki isabet derecesi düşmüş sıfıra inmiştir.

Gurup etrafında olan muharebelerin ziya itibarile tabiye üstünlüğünü bir taraftan alıp diğer tarafa verdiğini; talim ve terbiyesi denk, kuvvetleri denkçe olanlar arasındaki muharebelerde ziyanın ve bulutun mühim rol aldığını bu muharebede de görüyoruz.

Torpito mukayesesi: (Atılan torpito adedi. İsabet % isabet.)

İngilizler:

74 atılan torpito adedi. (Grafik - C.)
İsabet : 8.
% isabet : 10.8.

Almanlar:

109 atılan torpito adedi.
İsabet : 3.
% isabet : 2.8.

Bu silâh ta ingilizlerin daha fazla muvaffak oldukları görülmektedir. Alman torpitobot filotillâlarındaki talim ve terbiye ingilizlere üstündü. Bunu ingiliz başkumandanı Jellicoe da kabul etmiştir. Buna rağmen ingilizlerin muvaffakıyeti daha fazla olmuştur. Çünkü almanların attığı yüzü mütecaviz tarpito gündüz atılmıştır. İngiliz topçu tesirini, ingiliz hattını oynatmak suretile bozabilmek için alman filotillâları uzaktan bir çok torpito atışları yaptılar.

İngilizlerin atışları alman hattının gece kendi filotillâları içersine düşmeleri yüzünden muvaffakıyetli olmuştur.

Torpitonun bir gece silâhı olduğu ve yakın mesafeden semere vereceği hakkında bu muharebeden ameli bir ders alıyoruz. Bu gün Skagerraktan sonra bu silâhı kullanmak üzerinde bir çok yenilikler yapıldı; uzaktan da torpito ile bir netice almak ve vurmak için bir çok yeni tertipler bulundu. Fakat torpito atışını mermi gibi yeni bir tashih ile tekrar etmek mümkün olmadığından ilk vuruş vuruş değilse ondan sonrası yoktur. Torpito bu sebeple yakın mesafe silâhıdır. Ne yapılsa esas vasıflarını muhafaza ettikçe torpito gündüz silâhı ve uzak mesafe silâhı haline giremez.

Batan gemiler

(Grafik - a) da batan gemiler gösterilmiştir.

İngilizler:

115025 ton.

Almanlar:

61000 «

Almanların yekûnunu amiral Hipperin sancak gemisi olan Lutzow yükseltiyor. Alman zayiatının 1/3 nü bu gemi teşkil ediyor. Bu gemi aldığı yaralar dolayısile hattan çıkmış ve yapılan bütün gayretlere rağmen vatana getirilemeyip alman filotillâları tarafından batırılmıştır.

İngiliz zayiatını yükselten yine keşif kuvvetlerine dahil üç büyük kruvazördür. Bunların inşalarında alman inşasına göre çok zayıf taraflar vardı, ingiliz gemilerinin cephanelik tertipleri kâfi emniyette değildi. Aldıkları isabetlerle cephanelikleri inflak etmişti.

Alman mermilerinin bu muvaffakıyetleri bir yandan da evvelce arzettim. Mermi tapalarının tavikli olmasından ileri gelmiştir. Alman mermisi zırha vurduğu ande değil (% 5) saniye sonra, zırha nüfuz etmeyi müteakıp inflak ediyor ve bu sebeple tesiri fazla oluyordu. İngiliz mermilerinde bu yoktu. Alman gemileri bilhassa çok mukavimdi. Von der Tann kıç tarafından 38.1 s/m lik isabet aldı. Gemiye (6000) ton su girdi, fakat gemi yine hattaki mevkiini muhafaza etti ve vatana döndü.

Batan gemi nisbeti . . . . $\frac{115025}{61000} = 1.8$

İngiliz zayiatı almanların 1.8 misli fazladır.

Personal ziyanı: (Grafik - D)

İngilizler:

Muharebeye giren :	60000	kişi.
Esir, yaralı, ölü :	6900	«
Ziyan nisbeti :	% 11.59	

Almanlar :

Muharebeye giren :		45000	kişi.
Esir, yaralı, ölü :		3058	«
Ziyan nisbeti :	%	6.79	

Ziyan olan personal nisbeti : $\frac{11.59}{6.79} = 1.7.$

İngiliz zayiatı almanların 1.7 mislidir.

Skagerrak muharebesi ve neticeleri üzerinde söyliyeceklerim burada bitmiştir. Muharebe hakkında herkesin şahsan hüküm verebileceği kadar malûmatı arzettim, ümidindeyim. Galip ve mağlûp hakkında hüküm vermek artık şahışlara aittir.

Bence; Büyük harbin sevkulceyşine müessir olabilecek mahiyette şümulü büyük olan bu muharebe neticesiz kalmıştır. Büyük harbin sevkulceyşine müessir bir muharebe çünkü :

a) İngiliz donanması imha edilseydi :

1 — Mütevazin kuvvetler arasındaki bir harp uzadıkça bitarafların nasıl mühim bir rol aldığı malûmdur. Eğer ingiliz donanması imha edilseydi bitaraflar üzerinde Almanya ve partisinin nüfuzu artacaktı. Netekim harbin başında Amerika sularında bir ingiliz filosunun alman kuvvetleri tarafından imha edilmesi üzerine ingilizlerin dünya üzerinde itibarları şiddetle sarsıldı. Eğer böyle bir akıbet Şimaldenizinde vukua gelseydi Almanyanın düya ile bağları canlanacaktı. Japoya acaba o zaman her şeye rağmen bir Tsing - Tau'ı (Çınktavı) uzak şarktaki ingiliz büyük kolonilerine değişmez mi idi? İngilizlerin deniz prestige'i kırıldıktan sonra Japonyanın almanlara temayül edeceği; bahusus Amerikanın artık itilâf devletleri sırasına geçmiyeceği tabiî idi. Almanya harbi bitaraflar üzerinde gaybetmiştir.

b) Alman donanması imha edilseydi :

1 — 916 senesinden sonra ingiliz donanmasını daima muharebeye hazır bulundurmak için sarfedilen para personal, malzeme başka cephelere verilirdi.

2 — Baltık rus yolu açılırdı. Rusya ve müttefikleri arasınbaki **malzeme, iaşe, silâh ve personal** muvazenesi temin olunurdu.

3 — İtilâf cephesinde bu muvazene hâsıl olsaydı Rus çarlığı inhilâl etmezdi. Leninin plân ve programları tahakkuk etmez belki bu günün bolşevikliği zuhûr etmezdi.

4 — 917 senesinde başlıyan **şartsız kayitsiz** denizaltı gemisi harbini yapmak almanlar için mümkün olamazdı. Bu şekildeki denizaltı gemisi dünyaya milyonlarca tonluk geminin zıyaına mal olmuştur. Büyük harpten evvelki ile sonraki vapur nakliye ücretleri arasında büyük farklar vardır. 916 senesinde alman donanması ortadan kaldırılsaydı; beşeriyetin iktısadî bünyesine vurulan bu ağır darbe vurulmamış olacaktı.

Büyük harbin sevkulceyşi içinde Çanakkale etrafındaki mücadele ile Skagerrak sularındaki muharebenin bazı benzeyişleri vardır.

Çanakkale ve Skagerrak; merkezi devletlerin Rusyayı garptan ayıran coğrafyasını bozmağa karşı ingilizler tarafından biri cenuptan diğeri şimalden yapılan birer hamledir. Bunların her ikisinde de ingilizler gayeye varamamıştır. Çanakkale - Skagerrak arasında müteaddit benzeyişler bulunabilir. Arada bir tek fark vardır. Çanakkalenin bir galibi varken diğerinde bu galip yoktur. Çanakkale mücadillerinden birinin elinde tarihî bir zafer varken Skagerrakta muzaffer olan yoktur. Skagerrak tarihin ve denizlerin görebildiği en azametli bir deniz muharebesidir; fakat **zafersiz** bir muharebedir.

Bence Skagerrak hakkında verilecek hüküm budur.

Skagerrak muharebesinden alınan dersler

A : - Tabiye dersleri :

Muharebenin cereyanını anlatırken tabiyeye dokunan bazı noktaları işaret etmiştim. Skagerrak ta tabiye üzerinde alınacak dersler pek çoktur. Onları derince tahlil etmek meslekdaşların meşgalesidir.

Tabiye üzerinde kısa olarak ancak şunlar söylenebilir :

a) Skagerrakta hava silâhı :

Alman harekât plânında hava gemilerine keşif vazifesi verilmişti. Alman deniz kuvvetleri denize açılırken bu hava gemileri; keşif yapamadılar. Bu keşif olsaydı almanlar bu derece büyük tehlike geçirmiyeceklerdi.

Hava gemileri 1 - haziran sabahın da uçmuşlar fakat aksi bir tesadüf yine keşif yapamamışlardır. Hava puslu idi, bir şey göremediler. Eğer bu keşif olsaydı yaralı ingiliz gemilerinin üslerine dönerken üzerlerine arkalarından filotillâları göndermek mümkün ve bir semere almak ta kabil olurdu.

Netice : Hava kuvvetleri deniz harekâtında hayatî roller alırlar. Fakat harp harekâtında onlara verilecek vazife ve onlardan beklenecek işler için onların sakin ve müsait havadaki kifayetlerinden evvel hava şartlarının harekâta uygun olup olmıyacağını hesaplamak lâzımdır.

Henüz havanın esiri hem fazlaca esiri olan hava gemisile harp harekâtını mahkûm etmemek icap eder.

b) Skagerrakta denizaltı gemileri :

Gerek ingilizler ve gerek almanlar harekât plânlarında denizaltı gemilerine rol vermişlerdir. Bu verilen vazifeler ve denizaltı gemilerinin kullanma şekilleri hakkında değil fakat Skagerrakta denizaltı gemilerinin hiç bir iş görmedikleri hakkında işarette bulunmak isterim.

Müteaddit denizaltı gemilerinden ancak bir iki tanesi hücum fırsatı bulmuş ve lâkin hiç biri muvaffakıyetli atış yapamamıştır.

Sahsan denizaltı gemisinin harici çehresi kadar iç yüzünü de bilirim. Denizaltı gemilerine verilecek vazifelerle harp harekâtının, harp plânlarının, müdafaa düşüncelerinin belkemiğini teşkil etmek yanlış olur kanaatindeyim.

Netice : Deniz icrayi harbinde denizaltı gemisi de hava silâhı gibi esas suüstü kuvvetlerinin ancak bir vasıtası fakat mutlak ve zarurî bir vasıtasıdır.

c) Skagerrakta torpito filotillâları :

Gerek ingiliz ve gerek alman filotillâları kifayetlerinden çok noksan semere vermişlerdir. O pek çok şey beklenen alman

filotillâları yalnız gündüz muharebesindeki hücumları ve dumanlarile ana kuvvetin harekâtını peçelemek vazifesinden başka bir iş görememiştir.

Torpito gece silâhı olmakla beraber gece alman filotillâları hiç bir semere almamıştır.

Ayni sözler ingiliz filotillâları için de söylenebilir. İngiliz filotillâları alman ana kuvveti aralarına düştüğü için bazı semereler alabilmişlerdir.

Netice : Filotillâ ve torpito silâhı deniz muharebe vasıtaları içinde ancak yardımcı fakat sahip olunması zarurî bir vasıtadır. Nasıl yalnız denizaltı gemilerinden mürekkep bir bahriye olamazsa torpito filotillâlarından mürekkep bir bahriye de olamaz. Zayıf ve parasız olmak sebeplerile ordunun yalnız süvariden mürekkep olması imkânı nasıl yoksa, yalnız karada süvariye benziyen filotillâlarla da bir deniz kuvveti olamaz.

Skagerrakta büyük gemi büyük top :

1 — Alman muharebe kruvazörleri, alman III. filosu Skagerrkta en fazla topçu ateşile ezilmiş gemilerdir. Buna rağmen alman gemileri muharebeye daha fazla mukavemet etmişlerdir.

Fazla çap, fazla sürat prensibinde olan ingilizlerle; zırhta ve mukavemette üstünlük prensibinde olan almanların fikirleri burada çarpışmıştır. Bu çarpışmada almanlar ziyanlı değildir.

2 — Skagerrakta topa başka silâhla değil top ile mukabele edilebildiği ve ancak ayni sınıftan ayni yaştaki gemilerin çarpışabildiği görülmüştür. Personalı en yüksek talim ve terbiyeyi görse ve en çok vatan sever kimselerden seçilse; eski gemi yeni gemi ile çarpışamaz. Netekim Deutchland sınıfı alman predreadnoughtları muharebeye girememişlerdir. Girse idiler eğer bir daha vatana dönmiyeceklerine, hem hiç bir iş görmeden böyle bir akibete uğrıyacaklarına Skagerrrktan sonra her almanın itikadı bütünleşmiştir.

3 — Her iki tarafın zararı esas itibarile top tesirile olmuştur. Buna rağmen 1 haziran sabahı her iki tarafın su üstünde tutunabilen ve böyle bir muharebeden sonra hâlâ bir kudret

ve kuvvet ifade edebilen varlığı büyük gemileri ve topları olmuştur.

Netice: Deniz üstünde yegâne söz sahibi büyük gemi ve büyük toptur.

e) Skagerrak ta tabiye birlikleri sevk ve idare:

1 — Filo, filotillâ gibi birliklerin teşkilindeki miktar fazla görülmüştür. Bunların bilfiil muharebe hararet ve heyecanı içindeki sevk ve idarelerinin müşkül olduğu anlaşılmıştır.

Salâhiyet ve initiative sahibi kumandanlar elinde müteaddit ve canlı, oynak birliklerin daha fazla semere alacağı anlaşılmıştır. Bu sebeple filolar (8) gemiden mürekkep iken; filotillâlar (15) bazen (16) hattâ (18) muhripten teşekkül ederken bu miktarlar hemen hemen yarı yarıya indirilmiştir.

2 — Birlikler arasındaki muntazam, muayyen mesafeler; alınacak muayyen mevkiler; gemiler arasındaki muntazam aralıklar ve **hat** tabiyesi esası sarsılmıştır.

Topçu tesirleri karşısında şimdi daha ziyade tabiye irtibatlarını kaybetmemek şartile dağınık ve gevşek bir nizama temayül vardır.

Tabiye hususunda hulâsa edebileceklerim bunlardır.

B) Sevkulceyşi ve umumî dersler:

a) Umumî derslerin başında ilk işaret edeceğim nokta ecnebi tarihleri hakkındaki bir mütaleadır. Evvelki kanaatler üzerine Skagerrak muharebesinin tetkikında gerek ingiliz ve gerek alman resmî tarihlerini karıştırmış olmak bana şu kanaati veriyor.

Muharebeler teknik ve taktik sahada olsun veya stratejik yollarda olsun bir çok ders alacak tecrübeleri ihtiva eder.

Almanlar denizaltı gemilerine ait resmî tarihi gayet umumî yazmışlardır. Hattâ su üstü gemileri harekâtını yazan resmî tarihlerde bazı münasebetlerle denizaltı harekâtı zikredilmek icap etmiş bu kitaplar doğrudan doğruya denizaltı tarihi olarak yazılan eserlerden daha fazla tafsilât vermişlerdir. Fakat denizaltı tarihleri bunu vermiyorlar; bu silâh üzerinde verilecek

dersler kıskanılıyor. Bu tarihleri okuyup ta ihtisas sahipleri için ders almak mümkün değildir.

Almanların su üstü gemileri harekâtına ait tarihlerde tafsilât ve ders alıcı açılmalar vardır. Bunun saikı su üstü kuvvetleri yolunda çünkü kendilerinden tecrübeli olanlar vardır. Onlardan gizliyeceklerini gizliyorlar fakat daha az tecrübeli olanlara müfit olacak kısımları ustaları ve esas düşmanları için kıymeti olmadığı için açık yazıyorlar. Bu arada kendilerini mazur gösterecek haklı çıkaracak sebepleri bulmakta bir şeytan gibi ince hesap ve bir avukat gibi mantık kullanıyorlar. Resmî tarihlerin esbabı mucibelerinden sıyrılıp serbest bir kanaat sahibi olmak çok müşküldür.

İngiliz tarihlerinde ders verici hiç bir yazıya tesadüf edilmez. Siz kurcalıya kurcalıya mantıkınızın gayretile neticeler çıkaracaksınız. Bir çok ingiliz kanı ve parası pahasına elde edilen dersleri onlar sırf kendileri için yazar ve gizli neşrederler. Resmî tarihler, umuma neşrolunan tarihler siyasî bir kifayete bürünmüştür.

Tarih hakikati olduğu gibi ifade eder sözü indî ve lâfzidir. Ecnebi devletlerin askerî tarih yazanlarına bir prensip dahilinde bir direktif verildiği muhakkaktır. Askerî vak'alar millî bir gözlük ile görülür ve neticeleri millî bir terazi ile tartılır.

Her devlet için tesbit edilmiş böyle bir prensip ve direktife lüzum vardır.

b) Büyük harpte ingiliz deniz sevk ve idaresi sevkulceyşi tedafüde kalmıştır. Almanların ingiliz topraklarını bombardıman etmeleri; rusların tazyikı olmasa idi ingilizler bu yol ve prensipte hiç rahatsızlık duymıyacaklardı. Deniz vaziyetleri hasımlarını arzu edilen tazyik altına koyuyor ve kendilerini yaşatıyordu.

Netice: Üstün ve hâkim deniz kuvveti denizlerdeki **Statuquo** yı muhafaza etmek ister. Statuquo ya tecavüz mahkûm vaziyette kalana aittir. Almanlar harbin bidayetinde bu esası hissetmemişler onlar da ingilizler gibi müdafaada kalmışlardır.

c) Amiral Jellicoe rakibi olan deniz kuvvetini; karşısına çıkan fırsatta tamamen silip yok etmekle varacağı huzur ve sükûnu; İngiliz imparatorluğunun dünya denizlerine yayılan

menfaatleri ve deniz muvazenesi gibi ince hesaplar arasında kıymetlendirememiştir. Bu hal büyük harbi iki sene daha uzatmıştır. Almanyanın bilhassa 916 da henüz bütün varını yokunu tamamen sarfetmemiş bir Almanyanın İngiltereye yeni bir donanma çıkaracak kadar tazyika girmeğe kudret ve siası vardı; yeter ki Almanya 916 da yere vurulmalı idi.

Netice : Hâkim deniz kuvveti ilk fırsatta pahalıya da mal olsa rakibini yok etmek zaruretindedir. Aksi takdirde daimî bir intizar ile deniz yollarının ateşli bir bekçisi olarak yıpranır ve manen hezimete uğramak tehlikelerini yaşar.

Madun deniz kuvveti için de başlangıçta büyük bir enerji ile hareket etmek lâzımdır. Kavi; gün geçtikçe diğer denizlerdeki kuvvetlerini toplar tersane ve fabrikalarındaki faaliyet ile yarın daha kavi olur ve taraftar kazanır. Yeni silâhlara karşı mukabil müdafaa silâhları bulunur.

Almanlar şartsız kayitsiz denizaltı gemisi harbi kararını; büyük harbin ilk senesinde vereceklerdi. Bu kararı almanlar Hukukudüvele karşı olan merbutiyet ve hürmetleri dolayısile değil fakat Amerikayı kaybetmek korkusile verememişlerdir. Alman başbakanının bir münasebetle Hukukudüvele, muahede vesikalarına birer paçavradan başka kıymeti olmıyan şeylerdir dediği hatırlardadır. Evet Amerikayı kaybetmemek . . Fakat Amerika harp başlayıp ta Almanya ile direckt irtibatını kaybettikten sonra esasen kaybedilmiş demekti. Çünkü; itilâf devletleri Amerika ile iktısadî, ticarî münasebette bulundular, Amerikaya borçlandılar. Amerika kendi para ve iktısadiyatını kurtarmak üzere behemehal itilâf devletlerile birlikte harp edecekti.

d) Skagerrakta dünyanın en büyük deniz devletine karşı çıkan alman donanması bir neslin yaptığı deniz kuvveti değildir. O bir şahsın yaptığı ve bir ömür içine sığdırdığı bir kuvvettir. Alman donanması her alman bahriyelisinin kalbinde hürmetle yatan büyük amiral Tirpitzin eseridir. Tirpitz bu donanmanın temelini atarken Almanyanın karşısında İngiltere gibi bir bahriye vardı. Almanya bu deniz kuvvetini tesis ederken şarktan ve garptan iki büyük devletin yekdiğerine ellerini uzattığını görüyordu. Bu sıralarda denizlerden gelecek tehlike;

karaların bu büyük tehlikesi yanında akla gelmiyecek kadar küçüktü.

Netice : Siyasî düşmanların nüfus ve maliyesi ne olursa olsun, karalardan gelecek tehlike ne kadar büyük olursa olsun mevcudiyetini en ucuz bir surette korumağa, millî bünyesini haricî tesirler önünde en az hırpalatmağa ve nihayet dünya üzerinde refaha ulaşmağa, bir varlık göstermeğe karar vermiş olan bir devlet er geç bir risk donanması yapmağa mecburdur.

Bu zaruretle doğmuş kavi bir donanmaya, bilhassa karada vurduğu yerden ses getirecek kavi bir orduya, hattâ havalarda kimsenin malik olmadığı silâha malik fakat müşterek bir **sevk ve idare** den mahrum bir devlet bahusus askerî vaziyeti koruyamıyan bir siyasetle idare edilen bir devlet; bir harbin gayesine varamaz; işte 914 - 916 Almanyası. Bu sebepledir ki; istikbal için şefleri asker ve siyasî olan ve askerî kuvvetleri bir elden idare edilen bahtiyar milletlere ne mutlu demek lâzımgelir.

Yazan: Kurmay Yarbay MİTHAT IŞIN

Deniz, Hava ve Kara silâhlarının teşekküllerinin İktisadî bakımdan mukayese ve tetkiki

Maksat, bu üç silâha ait birliklerin yeniden teşkil ve bir de idame cihetile neye mal olduklarını meydana çıkarmak ve bu suretle memleket korunması bakımından bu silâhların değerleri, müessiriyetleri cihetile de mukayeseye ve karara esas olabilecek bir kaç neticeyi ortaya koymaktır.

Yer yüzündeki her hareket, mesai, teşkilât, harpler iktısadî mefhumlara dayandığı, her iş için en sahih ölçü ve verilecek hükümler ancak hesaba, istatistiğe istinat ettiği ve etmesi elzem bulunduğu için silâhların da evvelâ ekonomik bakımdan tetkik ve mukayesesi görülemez.

Deniz kuvvetleri

Deniz kuvveti, malûm olduğu üzere muhtelif tip gemilerden ve kara tesisatından müteşekkildir. Bu kuvvet te esas itibarile büyük gemi (yani deniz hakimiyetini almak esasına istinat eden kuvvetler) veya küçük gemilerden mürekkep olmak üzere iki katagori halinde köze çarpar:

Meselâ, İngiltere, Amerika, yani büyük devletlerin donanmaları aslen birinci sınıfa ve küçük devletlerinki ise ikinci sınıfa gırebilir.

Bir kaç devletin deniz kuvvetlerinin gemi tiplerine göre kaba taslak tonajları aşağıda gösterilmiştir:

	Hattıharp gemileri tonajı	Kruvazör tonajı	Top tonajı	Denizaltı tonajı
İngiltere	: 480000	390000	200000	66000
Fransa	: 162000+70000 yapılacak	145000	100000	90000
İtalya	: 88000+70000 »	140000	85000	55000
Japonya	: 288000	230000	120000	82000
Felemenk	: 19000	16000	15000	17000
Yunan	: 10000	2000	90000	4000

Bu rakamların tetkikı ve bunların umumî bir surette vasatî bir şekle ircaı bize şunu vermektedir:

Büyük gemilere istinat eden bir donanmada hattıharp gemileri tonajları diğer cins gemilerin her birine tahsis edilen tonajlardan fazladır ve kruvazör tonajı hattıharp tonajının takriben $\frac{3}{10}$, muhrip tonajı $\frac{5}{10}$ denizaltı tonajı ise hattıharp tonajının $\frac{2}{10}$ ilâ $\frac{4}{10}$ arasında dalgalanır ve her devletin deniz siyasetine göre bu nisbetler biraz mütebeddildir.

Küçük gemilerden mürekkep bir donanmadaki nisbet ise bir araya toplanamıyacak ve vasatiye irca edilemiyecek kadar mütenevvidir. Çünkü küçük memleketlerin iktısadî, coğrafî ve askerî vaziyetleri deniz siyasetleri biribirlerine yakınlaştırılamıyacak derecede pek çok farklıdır. Yalnız, küçük gemilere istinat eden deniz kuvvetlerinde mütebariz vasıf ve nisbet, muhrip ve denizaltı tonajlarının yüksekliğidir.

Şimdi buna nazaran iki katagoriye ayırabildiğimiz iki cins donanmadaki beher tonajın fiyatını bulalım:

Hattıharp gemisinde	bir	tonun	fiyatı	takriben	1200	Türk lirası
Kruvazörlerde	»	»	»	»	1300	»
Muhriplerde	»	»	»	»	2000	»
Denizaltı gemisinde	»	»	»	»	2500	»

O halde yukarda yazılan nisbette yani hattıharp tonajının $\frac{8}{16}$ kruvazör $\frac{5}{16}$ muhrip $\frac{3}{16}$ denizaltı gemisinden mürekkep bir donanmada, beher tonajın kıymeti 1430 türk lirasıdır.

Küçük gemilerden (yani denizaltı, muhrip ve kısmen kruvazörlerden) teşkil edilecek bir dananmada ise:

Beher tonajın fiyatı 1700 ilâ 2000 arasında yani vasatî olarak 1850 türk lirasıdır.

Elimizdeki bu neticelere göre meselâ 50 bin tondan mürekkep bir donanma teşkili için nekadar paraya ihtiyaç bulunduğunu tayin edelim.

Bu donanma ya büyük gemiler veya küçük gemilerden teşkil edilecektir. Daha ziyade büyük gemilerden teşekkül ederse 50000×1430= 70 milyon ve küçük gemilerden teşekkül ederse 50000×1850=90 milyon türk lirasına ihtiyaç vardır demektir. Ve böyle bir filo kabataslak aşağıdaki gemilerden terekküp eder.

A) Daha ziyade büyük gemilerden teşekkül ettiğine göre:

Adet				
1	— Hattıharp	takriben	22000	ton.
2	— Orta kruvazör	»	13000	»
7	— Muhrip		9000	»
8	— Denizaltı		6000	»
			50000	

70,000,000

B) Küçük gemilerden teşekkül ettiğine göre:

Adet		
1 Büyük veya 2 adet orta kruvazör	15000	ton.
12 muhrip	16000	»
24 Denizaltı	19000	»
	50000	

90,000,000

A. sınıfı için toptan hayati müddeti 23 sene ve B. sınıfı için de hayati müddeti toptan 20 sene kabul edersek birincinin teşkili için beher sene 3 milyon; ikinci sınıf bir filonun teşkili ise beher sene 4,5 milyon liraya ihtiyaç var demektir. Bundan sonra bir de bu filoların idamelerinin her sene neye mal olacağını tayin etmemiz lâzımdır.

Birinci sınıf için (kara teşekkülleri; üsler, müstahkem mevkiler dahil olmak üzere) ton başına 150 ve ikinci sınıf için ise ton başına 170 türk lirası ister. (Bu sayılar muhtelif devletlerin bütçelerine, donanmalarına, deniz kuvvetleri teşkilâtına, talim ve terbiye derecesine göre hesap edilmiş ve bize uyacak en münasip miktarlardır.)

Binaenaleyh 50000 tondan mürekkep A. sınıfı bir donanma için her sene 7,5 ve B. sınıfı için ise her sene 8,5 milyon lira idame masrafı lâzımdır.

O halde A. sınıfın hem teşkil ve hem idamesi için her sene 10,5 ve B. sınıfın teşkil ve hem idamesi için ise her sene 13 milyon lira sarfedilmesi icap edecektir. (Bu hesap büyük gemilerden mürekkep donanmaların ne kadar iktısadi olduğunu çok vazıh bir surette gösterir. Fakat küçük devletler büyük gemileri de tamamlıyacak miktarda ayrıca küçük kuvvetleri

ve vesaiti yapamadıklarından bizzarure ikinci sınıfta kalırlar ve yukarıya doğru yükselemezler.)

Yukardaki tetkiklerden herhangi tonajdaki bir donanmanın teşkil ve idamesine ait düsturu çıkartmış oluruz.

Her sene sarfedilecek türk lirası. Donanma $\frac{\text{teşkil için}}{\text{tonajı} \times 62 + \text{donanma}}$ $\frac{\text{idame için}}{\text{tonajı} \times 150 \text{ dir}}$ (büyük gemilerden teşekkül edecekse)

Her sene sarfedilecek türk lirası. Donanma tonajı $\times$ 90. 2+ donanma tonajı $\times$ 170 dir.

Bu düsturdan her senee ayrılacak para malûm olduğuna göre teşkil ve idame edilecek donanma tonajının miktarını da bulabiliriz. Meselâ elimizde 30 bin tonluk (A. sınıfı) donanma olsa ve senevi 10 milyon türk lirası bütçe olsa elimizdeki kuvvete nekadar tonluk bir kuvvet ilâve edebilir ve ayni zamanda idame edebiliriz.

Eldeki 30 bin tonlok gemilerin idame masrafı 4,5 milyon liradır. 10 milyondan çıkarılınca 5,5 milyon kalır. İşbu 5,5 milyon lira yeni teşkil ve idame için sarfedilecek demektir. Eğer bu gemiler B. sınıfından olacaksa $S \times 90 + S \times 170 = 5500000$ $S = 21,500$ tondur.

Yani mevcut olduğunu kabul ettiğimiz 30 bin tonaja ilâveten 8 muhrip, 14 denizaltı gemisi kadar bir kuvvet ilâve ve idame edebiliriz. Ve o halde eldeki kuvvetler

1 Hattıharp gemisi (veya muharebe kruvazörü).

12 Muhrip ve lider.

18 Denizaltı gemisi olacaktır demektir.

Hava kuvvetleri

Hava kuvvetleri, deniz kuvvetlerile iktısadi bakımdan mukayese edebilmek için deniz kuvvetleri için kabul ettiğimiz hudutlar dahilinde evvelâ bir tetkik yapalım.

Yani senevi 10,5 veya 13 milyon lira ile nekadar bir hava kuvveti teşkil edilebilir ve ayni zamanda idame olunabilir?

Hava kuvvetleri de, avcı, keşif, gündüz veya gece bombardıman tayyarelerinin sayı nisbetlerine göre muhtelif katagorilere ayrılabilirse de her devletin hava kuvvetlerindeki bu sınıf

tayyareler sayı nisbetleri çok mütehavvil, farkı ve tamamen de belli olmadığından bu hususta deniz kuvvetleri gibi hava kuvvetlerini de tasnife tâbi tutmak muvafık ve kabil olamaz. Bu sebepten bu işi toptan yapmak mecburidir.

Muhtelif cins tayyarelerin vasati değerleri aşağıdadır.

Av tayyaresi	50000	
İki kişilik tayyare.	60000	Türk lirasıdır.
Ağır bombardıman.	144000	
Gece »	320000	

Binaenaleyh muhtelif cins ve sayıdaki tayyarelerden mürekkep hava kuvvetleri içindeki bir tayyarenin vasati kıymetini 120000 türk lirası ve bir tayyarenin hayati müddetini de üç sene kabul edebiliriz.

İdameye gelince: Bir tayyarenin idame masrafı 100000 lira ile 80000 lira ve en nihayet 60000 lira arasındadır. Biz mukayese ve hesabatımızda bunu da en aşağı hadde olarak 60000 kabul edelim. O halde her sene sarfedilecek 10,5 veya 13 milyon lira ile ancak 115 ilâ 130 tayyarenin teşkili ve ayni zamanda idamesi kabil olabilecektir.

Çünkü:

115 tayyare tutarı 12,600,000 ve 130 tayyarenin ise 15,600,000 türk lirasıdır. (Üç sene hayatları olduğuna göre)

Beher sene için 4,200,000, veya 5,200.000 lira eder. 115 veya 130 tayyarenin her sene idamesi için de:

Beher sene idame için 6,300,000 veya 7,800,000 lira edeceğinden mecmuu.

10,500,000 veya 13,000,000 lira eder.

Demek ki iktısadi bakımdan 115 tayyare; bir hattıharp, iki orta kruvazör, 7 muhrip, 8 denizaltı gemisinden mürekkep bir donanmaya ve 130 tayyare ise, bir büyük kruvazör (muharebe kruvazörü denilebilir), veya 2 orta kruvazör ile 12 muhrip ve 24 denizaltı gemisinden mürekkep bir donanmaya teşkil ve ayni zamanda idame cihetile muadil olmaktadır.

Bu hesaplardan hava kuvvetlerinin teşkil ve idamesine ait olarak ta şu düsturu çıkartabiliriz.

Her sene sarfedilecek tür lirası $\frac{\text{Teşkil için}}{= \text{Tayyare sayısı} \times 40000 +} \frac{\text{İdame için}}{\text{Teyyare sayısı} \times 60000 \text{ dir.}}$

Bu düsturdan elde her sene sarfedilecek paraya nazaran ayrıca nekadar tayyare ilâve ve idame edebileceği de bulunabilir.

Meselâ: 100 tayyare elde bulunsa ve 10 milyon lira da bütçe olsa acaba nekadar tayyare ilâve ve idame edebiliriz. 100 tayyare için idame masrafı 6 milyon liradır. 10 milyondan çıkartınca 4 milyonlira kalır. Bu 4 milyon yeni teşkil ve idame içindir. Bunu da düsturda mahalline koyarsak.

$$S \times 40000 + S \times 60000 = 4000000$$
$$S = 40 \text{ tayyaredir.}$$

O halde 40 tayyare deniz kuvvetleri kısmının son satırlarındaki tetkik ile mukayese edilirse:

8 Muhrip, 14 denizaltı gemisine muadildir demektir. Bir de tayyareler sayısını 500 e iblâğ etmek istediğimiz takdirde bunun her sene neye mal olacağını tayin edelim. (Ayrıca elimizde 100 tayyare bulunduğuna göre).

$\frac{\text{İlâve edilecek miktar}}{400 \times 40000 + \text{etşkil için}} \frac{500 \times 60000}{\text{idame için}} = 46,000000$ türk lirasıdır.

Elde 30 bin tonluk bir deniz kuvveti (bir hattıharp, 4 muhrip, 4 denizaltı) bulunduğu takdirde 46.000000 milyon ile bir de nekadar deniz kuvveti teşkil ve idame edebileceğimizi tesbit edelim. 6 milyon lira 30 bin tonun idamesi için gidecek ve geriye 40 milyon kalacaktır.

40,000000 = donanma tonajı $\times$ 62 + donanma tonajı $\times$ 150

Donanma tonajı = 190000 dir.

Yani 1 hattıharp, 4 muhrip, 4 denizaltı gemisine ilâveten 3 hattıharp, 8 kruvazör, 30 muhrip, 40 denizaltı gemisi ithal ve idame edebiliriz.

Ve bu takdirde 4 hattıharp, 8 kruvazör, 34 muhrip 44 denizaltı gemisi teşkil ve idame edebiliriz demek olur.

Deniz kuvvetlerile hava kuvvetleri arasında bir de küçük rakamlar dahilinde mukayese yapalım. Böyle bir mukayese de takriben 2 tayyarenin büyük bir denizaltı gemisine ve bir tayyarenin küçük bir denizaltı gemisine gerek teşkil ve gerekse idame cihetile muadil olduğunu görürüz.

Çünkü: 800 tonluk bir denizaltı gemisinin kıymeti 2,000000 ve 250 tonluk denizaltı gemisini değeri ise 750 bin türk lirasıdır. Denizaltı gemileri için hayat müddeti 15 sene kabul olunursa büyük bir denizaltı gemisinin teşkili için her sene 133000 lira, küçük bir denizaltı gemisinin teşkili için her sene 50,000 ve birincinin idamesi için de her sene 100,000 lira. Küçük bir denizaltı gemisini idame için 43,000 olacağından mecmu: 233,000 ve 93,000 lira demektir. (Her sene teşkil ve idame için)

Bir tayyarenin teşkil ve idamesi için ise senevi (40000 + 60000) = 100,000 türk lirası sarfedileceğinden o halde **2 tayyarenin büyük bir denizaltı gemisine ve bir tayyarenin küçük bir denizaltı gemisine hemen hemen muadil olacağı neticesine varırız.** İşte bu yüzlerdendir ki hava kuvvetlerine en ziyade kıymet veren devletler de dahil olmak üzere alelûmum devletler havaya denizin nısfını ayırmaktadırlar.

Esasen gerek bir deniz kuvvetini teşkil eden gemi sınıfları sayıları arasındaki nisbeti, veya hava kuvvetlerinde tayyare cinsleri arasındaki nisbeti ve kara kuvvetlerindeki muhtelif sınıfların sayı nisbetlerini tayin etmek ve bunları daha toplu yüksekten görerek nihayet deniz, kara, hava kuvvetlerinin nisbi kıymet ve sayısını tesbit etmek büyük ordunun teşkili için en başta gelen en esaslı bir meseledir ve bu hususta memleketlerin, sevkulceyşi hususi vaziyetlerinin pek mühim rolü vardır.

Şimdiye kadar yaptığımız hesaplar yalnız iktısadi bakımdan ve sulh devrine aittir. Bu iki silâhın sulh devrinde, devlet itibarını, ticaretini, siyasetin tevsi ve takviye bakımından ne derece değerli olacağı da ayrıca bir mesele teşkil eder.

Harpte ise hava kuvvetlerinin ömrü ile deniz kuvvetlerinin ömürlerini, her birinin devamlı olarak vazife görebilmeleri bakımından hayat ve tesirlerini, verecekleri zayiatı harbin şekli tayin etmekle beraber, netice ve en kuvvetli tahmin hava kuvvetleri hayatının en kısa olacağı tarzındadır.

Harp halinde idame cihetile de bu iki silâh arasında yapılacak mukayese pek ziyade deniz kuvvetleri lehindedir.

Binaenaleyh daha ziyade iktısadi teadül cihetile yapılmak istenilen yukarıki mukayese ve tetkiklerden sonra bu silâhların gerek umumî bir surette ve gerekse hususi vaziyetimize göre tesir ve ne derece değerli, kıymetli olacağı hakkındaki tetkik ve şumûllü mukayeseyi de okuyuculara bırakmak kabil ve muvafık olur.

(Kara kuvvetlerine ait kısım bundan sonra yazılacaktır).

Proceedingten W. Park'tan

Çeviren : NECATİ

Büyük Okyanus Problemleri Harp sebepleri

İç sebepler - Uzak şarktaki hâdiselerin korkutucu inkişafı ve Japonyanın, 1922 denberi Büyük Okyanustaki şeraitin muvazenelenmesi için çok uğraşan, Vaşington deniz muahedesini sona erdirmek arzusu efkârı umumiye üzerinde derin bir iz bırakmıştır.

1922 den 1931 e kadar Japonyanın sulh siyasası bir çok kimseleri, Büyük Okyanusta hakiki bir harp tehlikesinin bulunmadığına ve büyük donanmaların mevcudiyetini haklı göstermek için sırf uydurma bir hikâye olduğuna ikna etmişti. Bir çok muharrirler Büyük Okyanusta bir harbin, ekonomik noktai nazarından, delilik olacağını ileri sürmüşler; bazı deniz mütehassısları da Büyük Okyanusta bir donanma harbinin büyük tehlike ve büyük teknik güçlükleri noktai nazarından ayni karara varmışlardı. Onların fikrince bu mıntakada bir harbin patlaması pek gayrı muhtemeldi.

Dünün bu nikbin görüşlerile bugünün acıklı şeraitini nasıl telif edebiliriz? Bu müellifler acaba fikirlerinde samimi idiler de yanıldılar mı? Buna evet veya hayır cevabı verilebilir. Onlar işaret ettikleri hususlarda yanılmadılar, fakat vardıkları neticelerde yanıldılar. Problemin yalnız bir tarafını görerek her tarafı için netice çıkardılar. Onlar çok dar bir görüşle büyük sulh ve harp problemini kâfi derecede derin olarak incelemediler.

Büyük Okyanus mıntakasında bir harbin patlaması ekonomik delilik olacak ve bütün iştirak edenlere felâket getirecekmiş. Doğru, fakat bir çok harplerde bu böyle olduğu halde yine harp yapılmıştır.

Teknik güçlükler ve tehlikeler dehşetli olabilir. Bir çok harplerde bu böyle idi; meselâ: Amerika inkılâbı harbinde, Napoleon'un Mısır seferinde, onun İspanya ve Rusyaya karşı harplerinde ve 1904 - 1905 japon - Rus harbinde olduğu gibi. Ve buna rağmen bu harpler yapılmıştır.

Ekonomik ve harp tekniği problemleri sulh ve harp meselesine müessir olan bir çok amillerden ancak ikisini teşkil eder. Meselenin ruhunu daha derinden aramalı ve bulmağa çalışmalıyız.

Harpler fertler arasında yapılmıştır. Harpleri doğuran fertlerin karakterleridir. Fertler iyi olduktan sonra dünyada sulh ile halledilemiyecek hiç bir mesele yoktur.

Modern ilim ıstılahları ile bunu ifade etmeğe çalışırken « sulh ve harp meselesi, hayati ve ruhi bir meseledir » diyoruz. Bu hayati ve psikolojik iki cihet biribirine sıkıca bağlıdır ve tamamen ayrılmalarının imkânı yoktur. Bir çok harpler olmuştur ki din harpleri gibi başlıca psikolojik sebeplere dayanmıştır. Diğer savaşlarda ise hayati amil daha büyük bir rol oynamıştır.

Devletler, fertlerin birleşmesinden ibaret ve fertlerin gençlik, olgunluk ve ihtiyarlık günleri olduğundan devletlerin de bu safhaları vardır. Bazı devletler hayatın baharında iken diğer bir kısmı henüz doğmakta ve bazıları da zeval bulmaktadır. Devletlerin hayatı da fertlerinki gibi dinamiktir. On sene evvel devletlerin büyük bir kısmının siyasal durumları muvazeneli olduğu halde bugün öyle olmıyabilir ve on yıl içinde muvazenesizliğe de düşebilir. Muayyen bir ande, milletlerin haiz oldukları büyüme, olgunluk ve zeval dinamik cereyanlarına dayanan, siyasal durum muvazenesi arasında bir gerginlik hâsıl olur. Bu gerginlik çok büyük olunca siyasal durumların yeniden düzeltilmesi lâzımgelir ve çok vakit bu düzeltme için yegâne vasıta harpten ibaret olur. Bu, meselenin az çok hayati cihetidir, fakat ruhi amilin de burada kuvvetli bir tesiri olduğunu unutmamalıdır. Bir millet büyüyüp kuvveti arttıkça kendi kuvvetine fazla ehemmiyet vermeğe ve diğer milletlerin kuvvetlerini de az görmeğe temayül eder ve bundan dolayı bazan

zamanı gelmeden siyasal durumların yeniden düzeltilmesi için zorlamağa başlar.

Meşhur fransız denizcilik muharriri amiral Costex eserlerinin birinde « Synthése de la gurre sous marine » 1914 - 1918 harbinin ilk büyük harp olduğu iddiasını reddederek ispat ediyor ki, zamanlarının imkânlarını hesaba katarak, 1914 harbi kadar büyük bir kaç harp veya birleşik harp grupları olmuştur. Kendisini Avrupa tarihine hasrederek diyor ki:

« Hakikatte, modern tarihte her yüzyıl içinde dikkate değer derecede ve çok açık bir tarzda devrilik olduğu inkâr edilemez. Avrupada sulh, tahakküm hırsı olan siyasal bir grup tarafından daima bozulmuştur. Onaltıncı asırda ilk grup, Beşinci Charles imparatorluğu ve onyedinci asırda da 14 üncü Louis kuvvetleri idi. Bonaparte zamanındaki Fransa 19 uncu asırda ve alman imparatorluğu da 20 inci asırda sulhu bozmuştur. Takriben her yüz yılda bir sulh bozucusu bulunmuştur. Bu, daima genç, canlılıkla kaynaşan ve her şeye hâkim olmak hırsile dolu bir milletten ibarettir. Siyasa ve silâhça kuvvetli olan bu sulh bozucusu komşularını gasbedip onları yok etmek niyetini açıkca ispat eder. Bu durum karşısında sulh içinde daha fazla yaşamak imkânsız olur. İstiyerek veya istemiyerek insan kalemi tüfekle ve sapanı topla değişerek genel sulh muvazenesini bozan çılgın ejderi yok etmeğe çalışır. Bu, ancak bitgin gayretlerden sonra tamamlanır ve bu bitkinlik uzun bir devre devam eder. (İtalyan harpleri, 14 üncü Louis harpleri, Napoleon harpleri ve 1914 harbi gibi).

Sulh bozucusunun kuvveti taşmıştır. Bağlarını koparır, onu tutmak istiyen zincirleri kırar. Böyle bir canlılık ırmağı kendisinde tezahür ettiği zaman süel, siyasal, tecimsel endüstriel, demoğrafik her sahada bir canlanma vardır. Canlılığın çoğalması yalnız bir sahaya inhisar etmez.

Büyük fransız denizcilik filosofunun görüşü şimdi Büyük Okyanusta gördüğmüz alâmetlere tamamen uygundur. Bozucu, bir çok yollarda dehşetli bir büyüme gösteren genç japon devridir. Halkının çabuk büyüyüşü ve yeni zaptedilen Mançuri ile gayesine ermiş bir seri fütuhatı vardır. Kendi milletine

fevkalâde güvenmesi, diğer büyük devletlerin kuvvetini küçük görmesi, komşu memleketleri yutmak arzusu, kendi kuvvetini gözünde büyütmesi, kısaca tahakküm için hırs ve tazyik arzusu gibi psikolojik alâmetler de görülüyor. Hakikaten bu günün Japonyası ile harpten evvelki Almanya arasında göze çarpan bir benzeyiş vardır. Bazı farklar varsa da bunlar temin edici mahiyette değildir. En bariz fark, Japonya için şimdi olan bu yayılma ihtiyacının Almanya için o zaman o kadar acele olmamasıdır. Alman halkının yaşaması için Almanya sınırları içinde kâfi miktarda yer vardır. Halbuki Japonya arazisi, halkını çabuk çoğalmasından dolayı kâfi değildir. Şuhalde Japonyadaki yayılma haykırışı hakikî bir ekonamik esası haizdir. Bu, Japonyanın büyük şiddetini de izah eder. Şunu da işaret etmelidir ki Japonyadaki bu durum istiyerek ihdas edilmiştir. Japonyanın açılışından evvel doğum kontrolunu zorlıyan sağlam kanunları vardı; fakat modern siyasaya girmekle bu kanunlar değiştirilmiştir. Şuhalde bu ekonomik meselelerin en derin temeli ekonomik değil psikolojik bir meseledir.

Japonlar, almanlar gibi fevkalâde vasıfları olan bir millettir. Genel olarak hiç bir milletin diğerlerinden daha fazla muharip tabiatlı olduğu söylenemez. Tecavüz devresi hemen her milletin inkişafı içindeki bir safhadır. Daima, az çok tecavüzkâr kuvvetlerle az çok müdafaacı kuvvetler bulunmuştur; fakat bu günkü taksim hattı dünkünün ne de yarınkinin ayni değildir.

Büyük Okyanusta harpten kaçınmak için nazarî olarak birçok imkânlar vardır: Japonlar, bütün garp kuvvetlerinin yaptığı gibi doğum kontroluna baş vurmalı ve Asya kıt'asında zaptettikleri büyük imparatorlukla iktifa etmelidirler. Mançuri, vakıa; japon milletinin doğrudan doğruya büyük bir mahreci olamaz, fakat daha birkaç milyon japona iş ve yiyecek verebilir. Bu, yalnız ekonomik bir mesele olsaydı halledilebilirdi; halbuki ayni zamanda psikolojik bir problemdir. Japonlar Asya ve Avustralya'ya tahakküm arzusundadırlar ve belki de bu arzularını yerine getirmeden veya mağlûp edilmeden bundan vazgeçmiyeceklerdir.

Şuhalde Büyük Okyanusta harbi doğuracak bütün iç sebepler, sulhü koruyan kuvvetlerden daha sağlamdır.

Dış sebepler: Bu pessimistik neticeye vardıktan sonra harbin önünü alabilecek bazı amillerin kısaca tetkikını yapmaya çalışalım: Sulhü, ingiltere ile amerika arasında yapılacak bir birleşme belki kurtarabilir.

« Casterin » söylediği gibi « tehdit edilen menfaatlerin birleşmesi zaruridir. » fakat asıl bundan başka çok mühim üç amil vardır.

1 — Japonya aleyhine olarak bahri kuvvetlerin nisbeti. Bu amil Japonyanın 1935 veya 1936 da harp etmesini teşvik eder.

2 — Mançuri henüz tam süel ve ekonomik hasılatını veremiyor. Bu hal Japonyayı beklemeğe sevkeder.

3 — Avrupada İngiltere ve Rusyanın iştirak edeceği bir büyük harp imkânı, bu da Japonyanın beklemesine bir sebebtir.

Japonyanın deniz kuvvetlerinin yakın bir gelecekte alacağı şekil şimdiden görülebilir.

Şimdi Japonya takriben 700000 tonluk modern gemilere maliktir. Amerikanın 800000 ton İngilterenin ise 95000 tondur. Fakat şimdi yapılmakta bulunan gemiler bitince yani 1937 de Japonya 700000 Amerikanın 1000000 ve İngilterenin de 1000000 ton olacaktır. Japonya buna ilâveten gemiler yapabilir. Yalnız bu nisbi vaziyetini ıslah edemez. Zira deniz muahedeleri 1935 1936 da gemi inşaatını tahdit ediyor. Şuhalde gelecek senelerde Japonyanın deniz vaziyeti gittikçe düşecektir ve Japonların Büyük Okyanustaki bir deniz harbinde galip şansları şimdikinden daha az olacacaktır.

1936 dan sonra bir inşaat yarışı bu tipi değiştiremez. Japonyanın Londradaki siyasası deniz kuvvetlerinin nisbeten zayıflatılmasından sakınmak ve kısa bir zaman içinde dahi olsa bu günkü donanmaca iyi vaziyetini muhafaza etmektir. Japonya eğer yarın bir harp yapmasını istemiş olsaydı, Londrada sulh sever bir yüz göstererek ingiliz ve Amerika şüphelerini gidermeğe çalışmak siyasasını takip etmesi doğru idi. Böylece bu sonuncuların harbe hazırlanmalarına mâni olunacaktı.

Bununla beraber muhtemeldir ki Japonya İngilterenin gemi inşaatının bitmesini ve Amerikanın donanmasını kuvvetlendirmesini « Singapor » daki üssübahrinin tamamlanmasını beklemiyecek ve şimdiki parlak donanma vaziyetini kullanarak derhal harp edecektir. Buna benzer tarihî bir vak'a vardır. Bu asrın başlangıcında Japonya ile rusya arasında bir donanma yarışı vardı. Rusya daha kuvvetli ve yarışı kazanacağa benziyordu. Büyük Okyanus donanması tedricen daha kuvvetli oldu. 1904 dün ilk aylarında Japopnyanın 6 zırhlısı 6 da zırhlı kruvazörü harbe hazırdı. Rusyanın ise « Port Arthur » ve « Viladivustok » ta 7 zırhlısı ve dört zırhlı kruvazörü vardı. Sekizinci bir zırhlısı bazı ufak gemilerle birlikte bitmek üzere idi. Ve 4 zırhlı daha Baltık limanlarında daha çabuk bitecekti. Eğer Japonya bir sene beklemiş olsaydı ruslar uzak şarkta daha yüksek bir kuvvete malik bulunacaktı. Japonlar için harbi kazanmak ihtimali çok azalacaktı. Fakat Japonya beklemedi. Şu halde Japonyanın bu gün de derhal harp etmesi mümkündür. Keza Japonyanın bir harp için donanma vaziyetinin zayıf olmasını kabul ederek Mançurinin ekonomik inkişafını ve Avrupada ciddi bir harbin olmasını beklemesi de mümkündür. Öyle ise genel olarak düşünülürse harp tehlikesi gelecek iki sene zarfında çok büyük olacaktır. Çünkü Amerika ve İngilterede inşa edilen büyük kısmın 1937 başlangıcından evvel bitmiyecek, binaenaleyh 1935 ve 1936 seneleri içinde Japonyanın donanma vaziyeti müsait kalacaktır. Bu iki sene içinde harp olmazsa tehlike bir kaç sene için azalacak fakat sonra yine tedricen çoğalacaktır.

Harp hazırlıkları

Netice itibarile bir zaman sonra Büyük Okyanusta bir harp olacaktır. Harp için ilk hazırlıklar çok evvelden yapılmıştır. Yalnız Büyük harpten sonraki devreyi nazarı itibare alırsak Japonya adalar mandalığını muhafaza etmekle « Formuza Reseadores ve Bovin » adalarının tahkimi ile Vaşington muntazaman donanma inşaatile 1922 den 1933 e kadar Japonya Amerikadan daha fazla hemen hemen İngiltere kadar tonajda

harpten evvel düşünülemiyecek bir nisbette inşaatta bulunmuştur.

Endüstrisinin tekemmülü vasıtasile süel ekonomik esaslarını genişletmesile ve Mançuriyi zaptetmesile sevkulceyşi vaziyetini islâh etmiştir. İngiltere Singapor da uzak şarkın büyük üssübahrisini inşa etmiş ve Büyük Okyanus sularındaki filolarını takviye ve asrileştirmiştir. Amerikada Büyük Okyanusa en kuvvetli filolarını indirmiş ve garp sahillerindeki «Havai» deki üssübahrilerini inkişaf ettirmiştir. Son beş sene zarfında bu hazırlıklar pek değişmiştirki bu korkulan bir buhrana alâmettir.

Japonyada harp hazırlıkları çok islah edilmiştir. Şimdiye kadar bilinmiyen mikyasta harp manevraları yapılmıştır. Ordu ve donanma tahsisatı bütün bütçesinin yüzde 45 ne kadar yükselmiştir.

İngilterede « Singapordaki» imalâtını tacil etmiş uzak şark ve Avustralya filoları takviye edilmiş Avustralya ve Yeni Zeland sahillerinin müdafaası ele alınmıştır. «Singapor» Amirallar konferansı 1934 İkincikânunda yapıldı 1 teşrinde «Sir Mourice Hangey ile Avusturalya müdafaa bakanı ve Yeni Zelan hükûmeti arasında münakaşalar yapıldı. Ve geçen birincikânunda «Singapor » da yapılan büyük manevralar bunu takip etti. Amerikan donanması 1932 denberi Büyük Okyanusta toplanmıştır. Garp sahillerde ve «Havai» deki deniz üstleri daha fazla islâh edildi. «Aleutian» adalarında deniz ve hava üstleri imkânı tetkik edildi. Büyük Okyanuslar şimalinde büyük manevralar yapılacak Rusya uzak şarkta ordu ve hava kuvvetlerini etmektedir. Uzak şark yüksek subayları birincikânun da Moskovada müzakereler yaptılar. İngiltere ve Rusyanın her ikisi de Avrupa kıt'ası sitasalarında faaliyet göstererek orada sulhun sağlamlaştırılmasına ve Büyük Okyanusta ellerinin sağlam ve serbest kalmasına uğraştılar. Japonyada casuslar tevkıf ediliyor. İngiltere Singaporda Amerika «Sandiegoda» casuslar yakalıyor. Böylece Büyük Okyanusta harp hazırlıkları seyrini almıştır.

Bu hazırlıkların neticesini tetkik ettiğimiz zaman Japonya tecavüzü kuvveti harbe, diğer üç hükûmetten (Rusya, İngiltere ve Amerika) nın tedafüi kuvvetlerinden daha yüksek derecede hazırlanmıştır.

Netice: Büyük Okyanusta bir harbe doğru sürükleyen sebeplerin bu mıntakadaki büyük kuvvetlerinin harp için senelerden beri hazırladıkları sevkulceyşi vaziyetlerin kısaca tetkikına çalıştık. Nikbin neticelere varmanın imkânı yok, harp olması çok muhtemeldir. Tecavüzü milletin kuvveti ve kuvvei maneviyesi yüksektir. Büyük Angıle - Sakson deniz kuvvetlerinin takip etmesi lâzım gelen siyasa Japonyaya karşı mümkün mertebe dost ve en iyi vaziyeti almak Büyük Okyanusta vaziyetlerini takviye etmek. Deniz muahedelerinin 3 : 5/5 nisbetini tetricen yapmak ve teşriki mesai etmektir. Bu keza insanlık için de en iyi siyasadır.

Yazan : Kurmay Yarbay MİTHAT IŞIN

İngiliz donanmasının son konuşu

Habeşistan meselesi yüzünden İngiltere ile İtalya arasında hâsıl olan gerginlik sırasında İngiltere donanmasının konuşunda değişiklikler olmuştur. Bu yazıdan maksat :-

Bu değişikliğin sebebini bulmak ve bundan istifade etmektir. [1]

Evvelâ konuşundaki belli başlı değişiklikleri yazalım :

a) Akdenizdeki (Royal oak) sınıfı bazı gemiler vatan filosuna alınmış ve Akdenizdeki ana kuvvet ayni cins Kuin Elizabet sınıfı gemilerden tertip edilmiştir.

b) Maltada bir kısım denizaltı gemilerile muhripler bırakılmış ve Akdeniz filosu esas itibarile ve ana kuvvetle İskenderiyede sonra küçük kuvvetlerile Suveyş, Hayfa ve Kıbrıs sularında toplanmıştır. (Maltada dahi bir kısım tayyareler bulunmakla beraber hava kuvvetleri daha ziyade Ebukir, Hayfaya çekilmiştir.)

c) Ana vatan donanması da manevralar dolayısile Atlas denizinin cenubuna Cibraltaya yakınlaşmıştır.

Şimdi bunların sebeplerini arayalım :-

a) Kuin Elizabet sınıfının toplanması :-

1 — Evvelâ bu drednotların yüksek süratli olmasından.

2 — Ayni cins gemileri (mütecanis) gemilerin bir arada bulunması istemesinden.

3 — Seyir nısıf kuturları bu işe elverişli olmasındandır.

b) Ana kuvvetini şarkî Akdenize kaydırılması ki :-

En önemli hareket budur.

Bunun sebebi :-

[1] Bu yazı deniz mecmuasında basılıncıya kadar geçecek zaman esnasında siyasi vaziyette ve konuşlarda belki ummadığımız yeni değişiklikler olacaktır. Bu sebeple bu yazının o zamana kadar mevsimi geçmiş olur. Veya düşünemediğimiz yeni vaziyetler çıkarsa bu eksiklikleri ve makale her kesin anlıyabileceği tarzda kısmen populer yazıldığından bunun da mazur görülmesini dileriz.

1 — İngiliz donanmasını italyan muhrip, denizaltı ve mayn tehlikesinden (küçük harp vasıtalarile)

2 — Ve sonra hava tehlikesinden uzaklaştırmak ve bu suretle şarkî Akdenizde bu donanma ile ve garpta ana vatan donanması aksamile uzaktan italyan deniz yollarını kesmek ve sonra bu kısımları emniyete almaktır.

Bunları yazdıktan sonra karşılık olarak şunlar söylenebilir ve akla gelebilir.

1 — Böyle uzaklaşmakla ingiliz donanması istenen işi yapabilir mi. ? Maltada kalsa idi bu vazifeleri daha iyi yapamaz mı idi ?

2 — Bu konuşun acaba italyan deniz kuvvetleri tesirinden mi; yoksa üstün olan italyan hava kuvvetleri tesirinden mi yapılmasına mecburiyet hâsıl olmuştur ?

Şimdi sırasile bu iki maddenin cevabını verelim :-

1 — İngiliz donanması Maltada kalmış olsa idi hiç şüphesiz vazifesini daha iyi ve kolay yapardı. Ve hattâ düşman kıyılarına daha yakından müessir olur ve Yunanistan ile İtalya arasındaki sahaya daha yakından hâkim olurdu. Fakat donanmanın Maltayı bırakarak şarka çekilmesi hem İngiltere donanmasının vazifesini kâfi derecede yapmasını ve italyan silâhlarının tesiri altında kalmamasını temin edecek sevkulceyşi bir hareket olduğundan bu tarzı kabul etmiştir. Büyük harpte de İngiltere böyle bir sevkulceyş takip etmiştir.

Bcaba ne tesir ile bu konuş yapılmıştır :-

Bunun asıl sebebi İtalyan deniz kuvvetleridir. Ve sonra binnisbe hava kuvvetleridir.

Çünkü :-

İtalyanın çok müsait olan coğrafî vaziyeti Malta sularında İtalyanın çok kesif mayn harekâtı, taarruzları, denizaltı gemileri, muhripleri ve hücum botlarile baskınlar yapmasına elverişlidir.

İtalyanın bilhassa bu küçük silâhlar cihetile üstünlüğü bu tesiri daha ziyade arttırır. Ve ingiltere donanması daima bu sularda bulunduğu takdirde bu muazzam drednotlar büyük tehlikeye girer. Büyük harpte alman donanması üssü ile ingiliz donanmasının üssü arasında takriben (600) mil mesafe vardı.

Harbin nihayetine kadar bir çok münakaşaları, ingiliz efkârı umumisinin heyecanlı taleplerine ve ısrarlarına rağmen ana donanma cenuba hattâ (100.200) mil cecuba bile alınamadı ve alman üssüne yakınlaşamadı. Halbuki burada Maltadan daha çok güzel çok mahfuz ve çok müsait bir çok körfezler ve koylar vardı.

Denizde küçük baskın silâhları muhripler, torpitolar, denizaltı gemileri ve hücumbotları çıktıktan sonra yakın abluka düşüncesi hayal safhasına intikal etmiştir.

Eskiden düşman donanması üssünün ağzında beklenirdi. Ve buna askeri abluka denirdi. Maltada, İtalya üslerinden takriben 90 mil mesafede ingiliz donanmasının bulunacağını ümit etmek bu tarzda yakın ablukayı istemek demektir. Ve bugün böyle şey olabilir mi? diye düşünmek ve düşünmeğe temayül etmek safdilliktir. Bunu kendi tarihimizden bir misal ile de görmek istersek 23 sene evvel Varna önünde Hamidiyenin akibetini zikredebiliriz.

İşte büyük bir harpte ingiliz donanmasının alman üslerinden ve kanal gibi bütün deniz nakliyatının cereyan ettiği ve en iyi üslerinin bulunduğu sahadan uzakta konmasının nasıl hava kuvvetlerinin hiç bir tesiri yoksa ve bu sırf deniz baskın ve taarruz silâhlarının tekâmülünden olmuş ise bugün de Maltadan şarkî Akdenize çekilmesinde en birinci sebep yine budur. Ve bunlara ilâveten de bir de hava kuvvetleri tehlikesidir. Ve şüphesiz italyanların hava silâhı da ingiliz donanmasının bu sevkulceyşi, şarkî Akdenize çekilmeyi iltizama saik olmuştur. Fakat bunu riyazi rakamlarla söylemek icap ederse hava kuvvetlerinin bu yoldaki tesiri en fazla $\frac{1}{3}$ olarak kabul edebiliriz.

Maltada italyan hava kuvvetlerine üstün hava kuvveti bulunsa dahi İngiltere donanmasının burada üslenmiyeceği (büyük harpte görüldüğü gibi ve en basit belli ve yakın tarihte tatbik edilen sevkulceyş kaidelere nazaran) aşikârdır.

Yahut bunu şöyle de söyliyebiliriz. İtalyanın hiç bir hava kuvveti olmasa ve fakat bugünkü deniz kuvveti olsa, İngilterenin ise Maltada hem hava kuvveti ve hem bugünkü deniz kuvveti olsa dahi İngiltere donanması İtalya ile bir harp haline karşı Maltada kalamaz.

Tayyareler asrımızın, uzak abluka sevkulceyşini takviye etmiştir. Çünkü tayyarede uzak ablukaya sebep olan ve onu meydana getiren deniz silâhlarına iltihak etmiş bir deniz ve kara silâhıdır. Ve bugün İtalyanın hıç bir deniz kuvveti olmasa ve yalnız kuvvetli hava kuvveti olsa İngilterenin ise hiç hava kuvveti bulunmasa veya pek hafif olsa ingiliz donanması yine belki Maltada üslenemez. (Belki diyoruz çünkü bunu teyit edecek deniz silâhlarının tesiri gibi bir tarih misali yoktur.) Fakat böyle bir vaziyet ve faraziye hayaldir. Ve vaziyeti açık göstermek için yazılmıştır. Çünkü böyle bir vaziyette bugünkü şerait altında İtalya belki yer yüzünde bulunamaz, yaşayamaz, inkişaf edemez, Hebeşistan meselesi mevcut olamaz.

İtalya (siyasî bir vaziyete istinat etmiyorsa) silâh cihetile kuvvetini evvelâ deniz kuvvetlerinden alıyor ve hava kuvvetleri de onu takviye ediyor. Ve ona söz söyleten, sözünü dinleten ümit veren yine donanmasıdır. Esasen yalnız hava kuvvetlerinden medet umsa veya ona çok fazla kıymet verse, bütün hava kuvvetlerini Tobruk ve 12 adada bulundurarak İskenderiye, Kıbrıs, Hayfa sularında azamî 300 mil uzakta bulunan ingiliz donanmasını imha etmeyi düşünür ve hiç bir deniz kuvveti de yapmıyarak veya hafif yaparak bu kadar külfetlere, masraflara girmezdi.

Buğün Akdeniz yolunu İngiltereye karşı en kuvvetli kapayacak yine deniz silâhı olacaktır. Bu da Tunus - Sicilya geçidine mayn dökerek, denizaltı gemileri bulundurarak ve kuvvetlerini buraya teksif ederek yapılacaktır. Ve 12 adaya istinat ederek Ege denizi yolunu emniyete almağa ve buradan şarkî Akdeniz kısmına taarruza da çalışacaktır. İngiltere ise daha ziyade Ümit burnu yoluna dönecek fakat Akdenizin şark ve garbında uzaktan İtalya deniz yollarını kesecek ve o zaman Hebeşistan, Roma imparatorluğu hayalide - başka siyaşi ihtilâtlar ve yardımlar olmazsa - denize gömülecektir. [1]

[1] Dört sene evvelki 28 - Ağustos - 931 tarihli Naval and militery record gazetesinde Akdeniz vaziyeti hakkında o zaman yazılan mühim bir makalenin parçasını bu münasebetle buraya yazmak faydalıdır. Makele şöyle idi. « Yedi denizden hiç biri Akdeniz kadar İngiltereye karşı gizli denizaltı üssü tesisine ve denizaltı harbine müsait değildir. İngiltere Akdeniz ticaretinin

Servet, refah, deniz yollarında iken ve ihtiyaçların tezayüdü sebebile bu yollar genişler ve zenginleşirken, insanların fazlası denizden istifade eder ve denizden muamele yaparken ve milletleri biribirine bağlıyan en yakın ve zengin yol denizler iken ve kara hududu olmaması sebebile hasım tehlikeler, ordular denizden gelirken denizler üzerindeki hayat, kuvvet, her şey yine deniz üstünde olacak ve kalacaktır.

Hebeşistanın geri, fakir kalmasına deniz yolu ile ve deniz silâhı ile tehdit edememesine, İtalyanın kollarını sallaya sallaya ta hududuna kadar gelmesine saik olan sebepler aranırsa bunların başında denizle alâkasızlığı görmek müşkül değildir.

---

zıyaına tahammül etse de bu deniz vasıtasile gelen ticaretin inkıtaına değil bugün buralarda denizaltı gemileri mayn dökeceklerdir. Bu sularda bir hükûmetin 100 denizaltı gemisi bulunur ve bunun 60 ının faal bulunduğunu bir kere nazarı dikkate alın. İtalyanlar bugün 150 kulaca mayn atmışlardır.

Bir veya müttefik iki hükûmete karşı civardaki muvasala hattımızı muhafaza edemeyiz.

Büyük harbin nihayetine doğru denizaltı gemilerine karşı en iyi vasıtanın (Konvoy) olduğunu anladık. Fakat konvoy maynlara karşı müessir olamaz. Bu sulardaki umklar mayn atılmasına müsaittir. Bu emniyeti muhafaza edemezsek eski (Keyp - Ümit) yoluna dönmek mecburiyeti hâsıl olacaktır. Bu karara vâsıl olmak her iki hattaki zamanların müruru ve gemilerin ziyaı nisbetine bağlıdır.

Bu her iki amil (zaman, gemi ziyaı) müsavi nisbette olursa en büyük tehlikeli vaziyettir.

Bir ayda 20 geminin Akdeniz yolu ile gelip gitmesile, 40 geminin Keyp yolile iki ayda gelip gitmesi ayni netice demektir.

Ben zaman geçtikçe öyle bir karara vâsıl olurum ki Akdeniz yolu bir büyük harpte tehlikeli bulunacaktır.

Bu cihetle üssübahri zincirimize (Cibralta, Malta, Kıbrıs) tedafüi vaziyetlerine daha ziyade kıymet vermeliyiz. Bilhassa Kıbrıs; Süveyş kanalına takarrübü setredecek hafif kuvvetlerin harekâtı için fevkalâde ve en istifadeli bir mevkidir.

Düşman Cibralta ve civarı sularda mayn harekâtı yaptığı zaman bitaraflara malûmat vermiyecektir.

Büyük harpte ne almanlar ve ne de biz bitarafların müdahalâtını hiç düşünmiyerek ve mayn harekâtı küçük küçük başlıyarak inkişaf ede ede İngiltere - Amerikanın muazzam Şimal denizi maniası teşekkül etti.

Mayn harekâtında her iki taraf istediği gibi oynıyacaktır. Ve hiç şüphesiz biz Cibralta civarında büyük gemilerin çektiği suyun dunundaki sulara maynlar dökeceğiz.

Bundan başka müstakbel bir harpte hava kuvvetlerinin de rolü olacaktır. Ve Akdenizde gemilere karşı hava kuvvetleri harekâta da geçecektir.....

Yazan : Dz. Bnb.
SELÂHADDİN RIZA BURAK

Büyük harbin yardımcı kruvazörleri ve (Möwe) nin geçirdiği iki heyecan

Yardımcı kruvazör, adının karşılığı olarak bize aşağı yukarı kruvazör kadar sürati ve buna göre de silâhı bulunup tecim harbi, gözetleme ve akınlara yarayacak bir tipi anlatır.

Büyük harpten önce İngiltere başta olmak üzere bir çok ulusların süratli posta vapurları bu ihtiyat sınıfa ayrılmışlardı. Bu devirlerde basılan (Jane's fighting ships) kataloklarına bakacak olursak zamanın transatlantiklerini siluhet şeklinde ve filoların nihayetinde görürüz. Bunlar mensup oldukları devletlerin yardımcı kruvazörleri sayılıp harpte kendi silâh ve bandırasını saklamalarına lüzum görülmüyordu. Bu türlü yardımcı kruvazör düşüncesi Büyük harbin patlamasına ve hattâ 1915 yılına kadar sürmüştür.

Yardımcı kruvazörlerin eski zamanlardaki benzerleri :

Eski zamanlarda harp gemileri gibi tecim gemileri de kendi tekneleriyle değerli yüklerini düşmanın veya soyguncuların vurgunlarından korumak üzere zamanının top ve başka silâhlarile donatılmıştı.

O zamanlardan başlıyarak yakın bir geçmişe kadar hükûmetler, lüzum görürlerse böyle silâhlanmış tecim gemilerine bir ferman vererek savaşa karşı devletin tecim gemileri ile yüklerini vurguna hak verir ve denize salardı. Bunlar aldıkları talimata göre denizde gezerler ve barıştaki devletlerin bandırasını taşıyan gemilere dokunmazlardı. Silâhlanmış fermanlı tecim gemileri veya korsan gemileri, en çok maskeli olarak başka kılıkta gezer ve avına saldırırken banliği ile meydana çıkardı.

Bu gemiler kendi kaptanının müstakil emri altında dolaşır ve patronu olan hükûmete vurgun malından hisse verirdi. Bunun artanı ise kaptanın emri altında olup kendisi ile personalı arasında pay edilirdi. 1856 Paris uluslar arası hukuk konferansı korsanlığı büsbütün ortadan kaldırmış ve denizlerde her türlü harekât ve akını yalnız savaşan devletlerin harp gemilerine vermiştir. 1908 Londra uluslar arası deniz konferansında ise Almanya kendi hususî vaziyeti dolayısile tecim gemilerinden lüzum gördüklerini, seferberliğin ilânile beraber yardımcı kruvazör haline çevirmeyi teklif etmiş fakat İngiltere bunun ancak bir limanda yapılabilmesinde ısrar etmiştir. Netice olarak da düşüncelerde birlik olamamıştır.

Bundan sonra İngiltere yardımcı kruvazör sayacağı gemileri ayırmış ve daha barışta iken toplarile bahriyeli personalını içinde bulundurmuştur.

Almanya ise barışta bu kadar ileri gitmemiş ancak en süratli posta vapurlarını yardımcı kruvazör olarak tanımakla kalmıştır. Harbin patlamasında bir kısım alman tecim gemileri vatan haricindeki harp gemileri tarafından silâh ve kısmen personal ile donatılmış ve artanlardan gerekenleri de ana vatan limanlarında silâhlandırılmıştır.

Bugünün harbinde (Büyük harpte) yardımcı kruvazörlerin rolü de aşağı yukarı eski korsan gemilerine benzemiş ise de hukukî durumları başkadır.

Çünkü :

Gemi rasmen beylik hizmetine alınmıştır ve beyliktir.

Silâhlanarak bilfiil harp gemileri kadrosuna sokulmuştur.

Komutan subaylar ve personalı deniz kadrosundan seçilmiştir.

Silâhlı harekât esnasında devletinin harp bandırasını çeker.

Yalnız devletin harp gemilerine mahsus olan top, torpito ve mayn silâhlarile silâhlanmış olup.

Silâhlı bir tecim gemisi değil, bir harp gemisidir.

Harpte ilk yardımcı kruvazörler ve kullanışları :

İngiltere ve onun düşmanı olan Almanya harbin ilk zamanlarında büyük posta vapurlarını silâhlandırarak açık denizlerde kullanmışlardır.

İngiltere denizlerin egemeni olmak dolayısile kendi fermanı dışında kimsenin açıktan açığa dolaşamıyacağı denizlerde bunlardan belki gözcülük, abluka veya konvoy işlerinde fayda görmüştür.

Fakat Almanya; abluka altında olduğundan onun herhangi bir suretle denize gemi çıkarması ancak akıncı olarak mümkündü. Filhakika bu ulus da bir kısım sürat postalarını silâhlandırarak yardımcı kruvazöre çevirmiş ve akın için denizlere salmıştır. Bunlar sırasile (**Kaiser Wilhem de Grosse, Cap Trafalgar, Cap Polonio, Berlin, Prinz Eitel Friedrich** ve **Kormoran**) namında altı gemi olup, pek büyük olduklarından çok uzaklardan görülüyor ve maskelenemiyordu. Yine büyük ve yüksek olmalarından dolayı kolaylıkla vuruluyordu. Bunların hepsinden üstün olarak ta pek çok kömür yaktıklarından yakacak bularak denizde uzun müddet kalmaları ve akını sürdürebilmeleri pek güçtü. Bunlar hiçbir iş göremeden sıra ile elden çıktılar ve en sonuncusu da 27 - Nisan - 915 de (New Port News) da interniyer edilmek suretile sahadan çekildi ve artık bundan sonra Evren denizlerinde denizaltı gemilerinden başka hiç bir tekne üzerinde alman bandırası dalgalanamadı.

Bu sebepten deniz kuvvetinde düşmanından aşağı olup limanlarında abluka altında bulunan Almanya, baş düşmanının ve yardakçılarının denizlerde serbesçe dolaşmasını, hele İngiltereye yiyecek ve ham maddeler ile Garp cephesini kuvvetlendirecek materiyal gelmesini bir türlü çekemiyordu. İşte bu düşüncelerle denizaltı harbinden başka çarelere de baş vurdu ve yeni bir tip yardımcı kruvazör donatarak denizlere salmağı gizlice karar altına aldı.

Bu tip yardımcı kruvazörler hiç bir iş göremeden elden çıkan evvelkiler kadar büyük olmayıp 4000 ilâ 6000 rüsum tonasında silâhla donatılmağa elverişli, kazanlarile makineleri yeni ve güvençli olup tecim filosundan seçilmiş uygun gemilerdi. Bunların en yüksek süratleri 14 mil olduğundan az kömür yakar ve ambarlarına aldığı 3500 ilâ 4000 ton kömür ile takriben 26000 mesafeye gidebilirdi.

Bu soy yardımcı kruvazörler, yukarıda yazılı kömürden başka kendisini enaz dört ay idare edecek malzeme, mühimmat ve materiyal ile takriben 300 gemi personalı ile alınması umulan 500 tutsağın bu kadar zaman beslenmesine yetecek kadar da kumanyayı alabilmek zorunda idiler. Bunlardan başka tutsak alınacak kaptanlar ile personala mahsus ayrı kompartıman halinde maksada uygun birer garnizon hazırlanması da gerekti.

İste bu düşünceler ve istekler mümkün olduğu derecede bir tekne üzerine birleştirilmeğe çalışıldı ve aşağı yukarı da başarıldı.

Yeni tip yardımcı kruvazörlerin silâhları:

Bunların silâh işinde sözü; Büyük harbin meşhur akıncısı (Möwe) nin topçu subayı ve birinci subay vekiline bırakalım. O zamanın dehşetli maceralarını (Möwe) ile yaşamış olan bu denizcinin gördüğüne, düşündüğüne ve denemelerinden edindiği inançlarına göre :

Top:

Çabuk ateşli, bütün donanımları ve ateş mekanizması sağlam ve güvençli (4) ilâ (8) adet 15 s/m lik top maksada yetişir. Bu arada bazı 10,5 s/m lik toplar da işe yarayabilir ise de daha küçüğünün hiç bir değeri yoktur.

Torpito :

Büyük harbin bir kısım alman yardımcı kruvazörlerinde, (Möwe) dahil suüstü kovanile torpito silâhı kullanılmışsa da bunların pek ameli bir faydası görülmemiştir. Bazı alâkadarlar lüzumu olmadığını ileri sürüyorlar ve kendi inançlarına göre (ihtar topu ile duracak gemiye torpito lâzım değildir. Buna aldırmıyarak savaşa girişecek zorlu ve silâhlı düşman ise yolsuz olan yardımcı kruvazörü pek kolaylıkla torpito menziline sokmaz) düşüncesinde bulunuyorlar. (Greif) ve (Leopard) gemilerindeki torpitoların hiç bir işe yaramaması ve (Möwe) nin ayni hedefe attığı üç torpitonun birden boşa gitmesi bunların inançlarına destek oluyor.

Diğer bir kısım ise sualtı kovanını daha iyi buluyorlar fakat bu iş teknik yözünden başarılamıyordu.

Mayn silâhı :

Büyük harpte harekât yapan alman yardımcı kruvazörlerinde. dünşmana pek uzaklardan umulmadık darbeler vurarak panik uyandırmak düşüncesile mayn da kullanılmıştır. Fakat bu pek seyrektir. Yardımcı kruvazörler maynlarını gizlice mayn dökücü gemiler tarafından belli yerlere dökülenleri toplamak yolile alıp akına giderlerdi.

Uçak :

Büyük harpteki bazı alman yardımcı kruvazörlerinde keşif işleri için uçak kullanılmışsa da, şimali Atlantikte bir kaç defa iyi başarılan uçuşlardan başka hiç bir işe yaramamış ve sonradan vazgeçilmiştir.

Seyir ve telsiz :

Bu hususta uzun düşünceler yazmak gerekmez. Denizciler bunu çok iyi bilirler. Aylarca belki sahil görmeden seyredecek, her gün acunun hiç görülmedik yerlerinde dolaşacak yardımcı kruvazörlerde seyir işlerinin personal ve materiyalı elbette üstün olmak gerektir,

Telsiz işinde ise kendisi her zaman kuşkulu gezeceğinden ve belki de kovalanacağından çevresinden haber almak, memleketten kısa şifreler kapabilmek ve düşman şifrelerini yakalıyarak halle çalışmak gibi ağır vazifeler yüklemiş olduğundan personal ve materiyalın nekadar üstünü aransa azdır.

Yardımcı kruvazörler telsiz makinelerinin alıcı donanımile sürekli olarak etrafı dinledikleri halde keşfedilmek korkusile verici kısmına el bile sürmezler.

Yeni tip kruvazörlerden kaç tane donatıldı ?

Alman donanması (Metheor), (Wolf I.), (Greif), (Möwe), (Wolf II.) ve (Leopard) adlarında altı gemiyi yardımcı kruvazör haline sokarak akın için denizlere salmıştır.

Bunlardan kaçı işini başarabildi ?

Yardımcı kruvazör olarak denizlere salınan bu altı gemiden üçü abluka çemberini yararak düşmanın arkalarına kadar

gidebilmiş ve bunlardan da (Möwe) ile (Wolf II.) öz yurtlarına bir çok vurgun ile dönerek akınlarını muvaffakıyetle bitirebilmişlerdir.

Yardımcı kruvazörlerin muhafazaları :

Bunların en baş korunma silâhı maskeleri idi. Maskeler en kısa zamanda kılık değiştirmek üzere pek portatif olarak yapılmışlardı ve türlü türlü şekillerde idi.

Yardımcı kruvazörler avına nasıl saldırırdı?

Yardımcı kruvazörler tecim harbi yaptıklarından maskeli olarak gezerler ve avlıyacakları geminin yanına geldikten sonra yüzündeki maskeyi atar, alman harp bandırasını toka ederek benliğini meydana çıkarıp silâha davranırlardı.

Yardımcı kruvazörler avlarını nasıl batırırdı ?

Müessir top menziline girerek avını işaret veya ihtar topu ile durduran yardımcı kruvazör, önce gemi personalını boşalttırır, gerek görürse araştırma yaparak kendisine lüzumu olan yakacak, yiyecek ve materiyalı aldıktan sonra gemiyi batırırdı. Gemi batırmak için ancak öz vatanda alınabilecek topçu cephanesinden pekaz miktarda sarfetmek üzere bir tahrip müfrezesi avlanan gemiye gönderilir ve bunlar bordadan aşağı sarkıttıkları paralama hakkı dolu bir sandığı sudan iki üç metre aşağıda patlatarak mayn yarası gibi geminin karnına delik açarlardı. Paralama sandığının sarkıtılacağı yer, ortadan başa veya kıça doğru olmak üzere seçilirdi.

Bu yolda bir geminin batırılması bir saatten dört saate kadar sürdüğü denenmiştir. İşi çabuk bitirmek lâzımgelirse su hattına bir iki 15 s/m lik âli feveranlı kondurmak usuldendi.

Yardımcı kruvazörlerin korkusu :

Yardımcı kruvazörlerin en korktuğu şey görülmek, tanınmak ve rapor edilmekti bu soydan bir gemi bir defa tanınıp rapor edildikten sonra admiraltının elinden kurtulması pek kolay değildi. Bundan ötürü kendisini göstermemek, yanlış ava saldırarak serbest bırakmıya zorlanmamak ve yakaladığının da hakkından gelmek gerekti. Elden kaçırılacak bir gemi derhal

vereceği raporla bunun yerini, büyüklüğünü ve şeklini de oldukça doğruya yakın düşmanına bildirirdi. Bundan sonra yakalanmasa bile, hiç olmazsa o harekât alanında üzerine aldığı ödevi başarmak için olan ümitler suya düşerdi. Yardımcı kruvazörlerin en baş işi kendi izini belli etmeden en çok tonajda düşman gemisi ve bunların yüklerinin ihtiyacından fazlasını denizin dibine göndermek, her gün yeni bir geçit ve her gün yeni bir sahada dolaşmak böylece maceradan maceraya koşmak fakat zorda kalmadıkça da karşılıklı savaşa girişmemekti. Muhafazasız bir gemi olan yardımcı kruvazörün, karşılıklı bir deniz savaşına girişmesi kendisini piyangoya koyması demektir ki üzerine atılacak her düşman mermisinin ne akıbet getireceğini kimse kestiremez. Bu işten üstün çıksa dahi zararsız çıkamıyacağından, denizden başka sığınağı olmıyan bu geminin durumu fenalaşır. Hiç bir zarar görmese dahi bir çok gemileri batıracak kadar cephane ile bir gemi batırmış olur ki maksattan uzaklaşır ve bu yüzden seferini kısa kesmeğe zorlanır.

Batırılan gemilerin personalı :

Her avlanıp batırılan geminin personalı bittabi toplanacaktı. Bunlar birikerek nihayet gemi alamaz olur. Bu zaman yardımcı kruvazör akınlarını sürdürebilmek üzere bunları ya öz yurtlarına göndermek veya (Hudson Maru), (Narowdale) gibi bitaraf bir limana bırakmak zorunda kalırdı. Bu takdirde son yakalanan gemi bu şanstan istifade eder ve tutsakları alıp giderdi.

Tutsak salınmasında tutulan diğer bir yol da kendilerini insanların yaşadığı ve vesaiti muharebesi olan yerlerden münasip uzaklıkta kumanyalarile karaya çıkarmaktı. Bunlar şehre gidinceye kadar bir zaman geçecektir ki, yardımcı kruvazör bu müddette maske; rota ve harekât alanını değiştirir.

Her tutsak salınmasından sonsa bu değişim yapılmalıdır.

Yardımcı kruvazörlerin personalı :

Yardımcı kruvazörlerin, ödevlerinin çok zor ve çetin olması dolayısile personalı elde olanların en üstünlerinden seçilirdi. Komutanın da pek büyük gemicilik bilgisi, enerji, çabuk karar

verebilmek ve eğemen olmak arandığı gibi subaylarda da böyle bir lidere yardımcı olmağa lâyık meziyetler bulunması gözetilirdi. Komutanla subaylar ayni zamanda akın yapacakları denizlerin iklim, çoğrafya, oşinoğrafi bilgilerini kavramış ve çevrelerindeki memleketlere gelip geçen gemilerin milliyet ve yüklerinin ne olabileceğini de yakından anlamış bulunuyorlardı. Subaylara düşen en son ve en çetin ödev de aylarca deniz üstünde dolaşarak, her gün ölüm karşısında maceradan maceraya koşacak eratın ruhlarına nüfuz ederek onları dinç bulundurmaktı.

Eratın gerçekten gemici olmasile büyüklerine gönülden bağlı olmaları gerekti ki bu kadarı da maksada yetişiyordu.

Yardımcı kruvazörler yakacak ve kumanyayı nereden bulur?

Yardımcı kruvazörler ana vatandan en aşağı (4) aylık yakacak ve kumanya ile kalkmağa savaşırlar. Bundan sonra her şeyin tedariki gemiye kalır. Bunun için akın esnasında yakalanacak gemilerin lüzumuna göre kömür, yag vesair malzemesile kumanyası zaptedilirdi. Kömür yüklü bir gemi ele geçtiği takdirde ise bu ikinci bir yardımcı kruvazör olarak birincinin emrine girer ve personal ile donatılırdı. Bu gemi insan ve gemi uğrağı olmıyan ıssız yerlerde beklerdi. (Möwe) nin yakaladığı (Saint Theodore) ve (Gaier) gemileri buna örnek olarak gösterilebilir.

Yardımcı kruvazörler nerede ve nasıl kömür alırlar?

Yardımcı kruvazörler insan uğrağı olmıyan ıssız, düşman veya bitaraflara ait koylarda kömürlerini alırlardı. Havanın müsaadesine göre açıkdenizde de kömür alınmıştır. Nitekim (Möwe) ye (Saint Theodore) gemisinden üç günde (1800) ton kömür posta edilmiştir.

Buraya kadar büyük harbin verdiği ders ve hikâyelerle (Möwe) topçu subayının tecrübelerine dayanan ödevlerini başarabilen yardımcı kruvazörlerin vasıfları ve çalışma şekillerinden bahsedildi. Şimdi yine bu denizcinin (Möwe) nin meşhur akınında yaşadığı heyecanlı maceralardan ikisini kendisinden dinliyelim. Bunlardan birincisi bir yağmur ve sis bulutunun (Möwe) yi kurtarmağa yarıyarak şansın yardımını

ve ikincisi ise yardımcı kruvazör, kendinden aşağı kudrette bir gemi ile de olsa karşılıklı savaş yaparsa başına neler gelebileceğini göstermek itibarile pek istifadelidir.

Atlatılan ingiliz yardımcı kruvazörü

Möwe topçusu diyor ki:

(Möwe) nin Almanyadan kalktığının henüz (87) inci günü idi. Bu güne kadar Şimali Atlas Okyanusile Pernembuco önünde (90023) rüsum tonası tutarında gemi ve (90063) ton ağırlığında düşman eşyasını denizin dibine göndermiştik. Şimdi ise (Buenos Ayres) ve (Rio de Janeiro) yolu üzerinde eğleniyorduk.

1917 yılının 16 şubat gününde arka arkaya gelerek elimize düşen üç vapuru batırdıktan sonra, yeni maceralara doğru koşarken, gözcüler sonsuz okyanusun cenup ufkundan iki duman rapor ettiler. Biz bir ingiliz yardımcı kruvazörüne çattığımızı hiç düşünmüyorduk. Yalnız son günlerde yakalanan gemi kaptanlarını şüphe uyandırıcı sorgularile (Eddy) gemisinin şifreli telsizlerinden, bizim cenubi Amerikadan Avrupaya gelen yolu tuttuğumuzun admiraltıya rapor edilmiş olmasından kuşkulanıyorduk. Bu takdirde ingiliz yardımcı kruvazörlerini izimiz üzerine salınması pek âlâ mümkündü.

İşte bu düşüncelere dalmışken gemilerin direk ve bacaları ufkun üzerinden belirdi. Bunlar orta büyüklükte birer gemi olarak görünüyor. Fakat bordalarının vaziyeti nazarı dikkati celpediyordu. Rotaları bizimkine aykırı ve aramızdaki mesafe de takriben (10) mil vardı. Biraz sonra küçük olan gemide işaret sancakları dalgalandı, her ikisi de cenup rotasına döndüler. Bunlar nasıl gemilerdi? Biribirlerile bağdaşarak bizi atlatmak mı istiyorlardı?

İhtiyaten yol kesilerek durumun daha ziyade açılması beklendi. İşlerin gidişi hoşa gidecek gibi değildi. İşte sancak tarafta olanından bir baca daha kaldırıldığı gibi pruva direğine bir de trinket sereni yapıldı. Artık iş anlaşılmıştı. Bunlar ancak ağır silâhlarla donatılmış yardımcı kruvazörler olabilirdi ki, benzet-

tiğimize göre ingilizlerin süratli posta vapurlarından (Edinburgh Castle) olsa gerek. Bu takdirde onun 8 adet 17 s/m lik topu ile en aşağı 8 mil süratine karşı biz ancak 15 s/m lik toplarımız ve en yükseği (14) mil olan süratimizle mi kalmıştık?

Durum fenaya doğru gidiyordu. Çok geçmeden gemiler şimal rotasına dönerek tam yol ile üzerimize gelmeğe başladılar. Düşmanın telsizi evvelâ şifreli sonra da açık olarak « Chasing a steamer » yazıyor ve bir diğeri de buna cevap veriyordu. Bunun da (Amethist) ingiliz kruvazörü olmasından kuşkulanıyorduk. Artık bize kaçmak düşüyordu. Biz önde düşman arkada zorlu bir kovalama başladı. Pervanelerimiz geminin kıçını biribirinden ayırıyormuş gibi var kuvvetile çırpındığı halde mesafe sürekli olarak kapanıyordu. Saat 10 da başlıyan bu kovalama ile düşman arkamızdan böylece koşabilecek olursa 1600 de müessir top menziline girecek ve üzerimize üstün çaptaki mermilerini kümelendirecekti. Şimdi bir taraftan üstün düşmanla vuruşmağa hazırlanırken diğer taraftan da girmeğe zorlandığımız bu savaşın nerelere varabileceği zihinleri gıcıklıyordu. Düşmanın üstün olmasından başka rasgele can noktalarından birine vurabilecek tek mermi gemiye ölüm darbesi olabilirdi.

Arkamızda tropik ikliminin hafif olan havasında kalın bir kuyruk gibi uzanan dumanımız ile baş tarafından beyaz köpükler savurarak bizi üstün süratle kovalıyan düşmanımız, önümüzde ise Şimal denizinde sık sık görülmesine rağmen buralarda pek seyrek rasgelinen sis tabakasile yağmur bulutları görülüyor daha şimdiden sisin kokusu burnumuza geldiği gibi bu iklimin kalın yağmur taneleri de tek tük yüzümüze çarpmağa başladı.

Sağanak yaklaşıyordu. Benliğimizi saklıyan portatif maskenin bağları sağlamlaştırıldı. Çok geçmeden bulut içine girdik, artık etraf görünmüyordu. Şimdi bir miktar sancağa kırmak belki kurtulmamıza yardım ederdi. Bulut içindeki seyrimiz bir saat kadar sürmüş idi ki birdenbire açık havaya çıkıverdik. Ve cenup rotasına giden 6000 - 7000 tonluk bir şilep ile karşılaştık. Vapur, bu gidişine göre sis bulutu içinde veya arkasındaki

köpükler ve dumanlar saçarak bizi kovalıyan düşmanlarımıza 800 metre kadar yakın geçecekti. Ve gemi böylece gitti. Sisten çıkan düşmanlarımızın arasına düştü. Büyük gemi derhal bunun üzerine kırdı. Ingilizler bunu herhalde bulut içinde rota değiştirerek kaçmak istiyen alman akıncısı zannetmişlerdi. Vapuru durdurdular ve hiç şüphesiz zavallı gemi derdini anlatıncıya kadar biz vakit kazandık. Böylece hakiki alman akıncısı düşmanlarının elinden şansın büyük yardımile kurtuldu. İngilizlerin yüksek sürati işe yaramadı ve Möwe de sinirler yerine geldi. Herkes düşmanın kaçırdığı bu fırsata şaştı. Bu çok tehlikeli macerada komutandan dümen erine kadar herkes vazifesini istenilen derecede yapmıştır.

Bu tehlike atlatıldıktan sonra (Möwe) denizlerde (35) gün daha akın yapmış ve (29657) ton tutarındaki düşman gemilerile (6442) ton daha düşman malını denizlere gömdükten sonra öz yurduna dönmüştür.

İkinci ve çok tehlikeli bir macera da abluka çemberini yarmağa kalkışarak vatana dönüşe pek az bir zaman ve mesafede yaşanmıştır. Bunda muhafazasız olan yardımcı kruvazörün yapmak zorunda olduğu topçu düellosu ve onun neticeleri pek açık olarak görülecektir.

(Möwe) nin silâhlı ingiliz vapurile topçu savaşı

(Möwe) vatana dönüş için şimali Atlas Okyanusunda şimal rotasına seyrediyordu. Bu zamanda abluka hattına hissettirmeden mümkün olduğu kadar sokulmak ve ilk fırsatta Şimaldenizine sızıvermek pek mühimdi. İşte bu son ve çetin geçide baş vururken (Möwe) nin başına neler geldi? Topçu subayı hatıratında neler yazıyor :

« 1917 yılında martın onuncu günü şimali Atlas Okyanusu rotasına aykırı geçiyorduk. Hava çok rüzgârlı, çok fırtınalı ve deniz de pek çok dalgalı idi. Gemi baş denizlerile pek şiddetli baş kıç yapıyor ve kasara üzerinden denizler çullayordu. Bu sırada batı rotasına giden bir gemi göründü ki bunun Manş denizinden şimali Amerikaya doğru yollandığı anlaşılıyordu. Bu vapur bir alâimi sema bulutu altından birden bire karşımıza

çıkıvermişti. Gemi bize bu kadar yakın düştükten sonra artık onunla temas etmemek olamazdı. Muhakkak bizi görmüştü. Rotamızı gündoğuşuna kırdığımız sırada daha ziyade yaklaşmaya başladı ve bizden kuşkulanarak şimal rotasına kırdı. Dikkatli bakılınca onun da kıç üstünde bir 12 s/m lik topu ile direklerinde telsiz antenleri vardı. Şimdi biz böyle göründükten sonra şayet Şimaldenizine girerek ana vatana dönmekten vazgeçmedisek mutlak bu geminin icabına bakmalı idik. Derhal vapuru kovalamağa başladık. Mesafe aletimizin kestirdiğine göre süratini 13 mil olarak hesaplıyorduk. Kazanlarımızı pek zorlamağa gelmezdi. (Cape Frio) önündeki son zorlamadan sonra bundan çekiniyorduk. Çünkü kazanlarımız ablukayı yararken bize çok lâzım olacaktı.

Möwe 8 rüzgâr ve 6 deniz kuvvetine karşı denizlere baş vurarak gidiyor ve bu sırada mesafemiz 80 hekto bulunuyordu. başkasara altındaki kazmetlerin lumbarları sıkı sıkıya kapalı ve içerden dayaklanmış olduğundan bu havada ancak iki 15 s/m lik top ile savaşa hazırdık. Her nekadar bir de 10,5 s/m lik var ise de bu kadar uzun mesafede çok işimize yarayamazdı.

Şimale doğru olan bu kovalama mesafe değişmeksizin bir saat kadar sürdü. Artık vapurun kıç topu donatılmış ve üzerimize dirisa edilmişti. Şimdi saat 15,00 ti' 17,00 de karanlık olacağına göre, eğer vapur karanlıktan evvel elimizden kurtulamazsa muhakkak bir hâdise olacaktı. Son yolumuz olan 14 mil ile yavaş yavaş yaklaşmaya başladık. 16,00 da biz onun iskele kıçomuzluğunda idik mesafe de 20 hektoya inmiştir. Artık ne olacaksa olmalı idi.

Hemen sırasile:

Harp bandırası toka
(Mn) derhal durunuz işareti toka
İki 15 s/m lik savaşa hazır olsun
Dirisa 60°
Vapurun önüne ihtar topu atılacak
Ateş

komutaları verildi.

Bizim ihtar topumuza düşmanın kıç üstündeki topunun şimşeği cevap verdi. Bize 500 metre kısa düşen bir merminin çıkardığı su sütunu vapurun bandıra göstermeksizin topçu düellosuna kalkıştığını anlattı. Bunun üzerine:

Bütün toplar ateşe hazır olsun
Ateş açınız

emri verildi.

Dalgalar o kadar kabarmış ve gemi de öylesine baş kıç yapıyordu ki, baş tarafın 6 metre kadar kalkıp inmesile bir çok defalar namlular yuvarlanıp giden dalgalara saplanıyor ve insanın aklına bunların mahvolması korkusu geliyordu. Bu dutum altında çabuk ateş eder soydan olan toplarımız da pek tez iş göremüyordu. Nişancılarımızın işi ise pek güçtü. Buna karşılık düşman gemisi hemen bizim iki büyüklüğümüzde olduğundan kıç üstündeki top daha rahat kullanılıyordu.

Savaş 16,10 dan 16,30 a kadar devam etti. İşte iki taraftan biri batıncıya kadar kesilmiyecek olan bu çetin savaşın her iki tarafa ne safhalar geçirttiğini gösteren ve vak'a esnasında tutulan not:-

Düşman gemisinde neler oldu?	(Möwe) de neler oldu?
Vapurun önüne (Möwe) nin ihtar topu atıldı.	
	Düşmanın ilk mermisi (Möwe) ye 500 metre kısa düştü. 16,10 düşmana ateş açıldı.
Vapurun kıç tarafında topun altına bir 15 s/m lik isabet.	
	Mermi (Möwe) nin üzerinden aşarak uzun düştü.
Vapurun kıç topunun sol altına 15 s/m lik bir isabet.	
	Bir düşman mermisi (Möwe) nin 30 metre yakinine düştü. Denizde patlayarak parçaları torpito kovanının üzerinden aştı.

Düşman gemisinde neler oldu?	(Möwe) de neler oldu?
	Ambarda bulunan 38 esir kaçmak istediler. Yukarda postalar kaportayı muhafaza ediyorlardı. Kaportanın perdelerini zorladılar. Kıç cepaneliğe girerek hoyste hücum ettiler ve cepane postasını durdurdular.
Vapurda topun sol altına 15 s/m lik bir isabet.	(Möwe) nin baş taraf su hattına bir isabet. Rüzgâraltı bordasında çap kutrunda bir delik. Mermi geminin içinde patladı. İki kişiyi öldürdü. Merminin parçaları alabandada gayrı muntazam iki delik açtı. Möweye sular girdiğinden gemi başlandı ve 15 derece iskeleye yattı.
Vapura 10,5 s/m lik bir isabet.	Düşman mermisi (Möwe) nin köprüüstü ile bacası arasından geçerek uzun düştü.
Vapurun baca hizasından su hattına 15 s/m lik bir isabet. Buradan kömür tozuna benziyen siyah bir duman göründü. Gemi bu kara bulutun içinde kaldı.	(Möwe) nin işaret köprüsüne bir isabet. Mermi maskenin içine ve dışına vurdu. Bir puntel kırıldı fakat insan ölmedi.
Vapurun kıç top saportu altına 15 s/m lik bir isabet. Top personalı ortadan kayboldu fakat bunların yerine dör kişi gelerek ateşe devam ettiler.	

İnatçı olan bu düşmanla savaşırken, artık iki taraftan biri yok edilmedikçe ateş kesilmiyeceği apaydınlıktı. Bu sebepten (Möwe) hazır menzil içinde iken düşmanında olmıyan silâhını kullanmak istedi ve komutanı tarafından torpito kovanlarına (ateş müsaadesi) verildi. Topçu döellosu ise hâlâ devam ediyordu.

Düşman gemisinde neler oldu?	(Möwe) de neler oldu?
Vapurun kıç taraf su hattına 15 s/m lik bir isabet.	Bir düşman mermisi (Möwe) ye kömürlük hizasından ve sudan iki metre yukardan vurdu. Çap kutrunda bir yara açtı. Kömürlükte şiddetle patladı, yakıcı gazlerle karışık alevler kazan önüne fışkırdı. Altı ateşçiyi yaraladı. (Bunların dördü sonra ölmüştür). Buradan da manika yolile köprüüstüne çıktı isede orada bir zarara sebep olmadı. Kömürlükte bulunan kömür torbalarile çavalyeler ve kömürlüğün üstündeki hintli esirlere mahsus kısımdaki eşya tutuştu. Hintlilerden bir çoğu yaralandı ve öldü. Patlıyan merminin parçaları alabandada bir kaç delik açtı.
Vapurun rüşvet güvertesine 15 s/m lik bir isabet.	
Vapurun kıç taraf su hattına bir isabet. Bundan dümen ve pervanenin zarar gördüğü anlaşılıyor. Çünkü vapur yoldan kaldığından (Möwe) ilerliyor ve kerteriz ziyadeleşiyor.	

Düşman gemisinde neler oldu?	(Möwe) de neler oldu?
Vapurun üzerine iki torpito atıldı. Evvelki isabet eden mermi geminin yolunu kestirdiğimizden daha fazla düşürdüğünden torpitolar düşmanın başından geçerek boşa gitti.	
Geminin kıç taraf su hattına 15 s/m lik bir isabet.	
	Düşman mermisi (Möwe) nin üzerinden aştı.
Vapurun kıç taraf su hattına bir 15 s/m lik isabet daha.	
Vapurun kıç taraf su hattına bir 15 s/m lik isabet daha.	
	Mermi (Möwe) nin üzerinden aşarak uzun düştü.
Vapura bir torpito daha atıldı. Fakat bu da kıçtan geçti. Baştan geçen iki torpito dolayısile yapılan tashihat gerçekte olduğundan daha çok tahmin edilmişti.	
Vapurun kıç tarafına 10,5 s/m lik bir isabet.	
Vapurun kıçüstü güvertesine 15 s/m lik bir isabet.	
	Düşman mermisi (Möwe) den (400) metre uzun düştü.
Vapurun kıç top kürsüsüne 10,5 s/m lik bir isabet. Top personalından iki kişinin de denize fırladığı zannediliyor. Diğer ikisi de ortadan kayboldu. Bunların yerine iki kişi gelerek Ingiliz tüccar bandırasını göndere toka ettikten sonra ateşe başladılar.	

Düşman gemisinde neler oldu?	(Möwe) de neler oldu?
Vapurun kıç top altına 10,5 s/m lik bir isabet.	
Vapurun kıç taraf su hattına 15 s/m lik bir isabet.	
	Düşman mermisi (Möwe) den 300 metre kısa düştü.
Vapurun kıç top altında dümen dairesine 15 s/m lik bir isabet. Buradan evvelâ siyah, sonra da beyaz renkte koyu dumanlar yükseldi. Ve ingilizin topunu sardı. Düşmanın ateşi artık susmuştu.	
Vapurun personalı can kurtaran filikalarına üşüşerek onları mayna ettiler. 16,30 da ateş kesildi.	

Yirmi dakika süren bu savaş esnasında (Möwe) den (35) dane 15 s/m lik ve (23) tane de 10,5 s/m lik mermi atılmıştır.

Ateşini keserek personalı tarafından terkedilen ingiliz vapuru fena halde kıçlanarak, kıçgüvertesi suya gömülü ve başı havada olduğu halde henüz su üstünde duruyordu. Nihayet 17,17 de büsbütün sulara gömülerek denizin dibine batıp gitti.

Her nekadar bir tecim gemisinin, bir harp gemisine karşı koyarak topçu savaşına girişmesi, günün uluslar arası hukukuna sığmaz ise de, onun kendisini cesurane müdafaa ettiği ve bandırasını dalgalandırarak battığı takdir edilmelidir.

Bu savaş yapılırken gemide 338 beyaz ve 104 de Laskar denilen hintlilerden tutsak vardı. Bizim geminin başlanarak bir tarafa yatması ve kömürlükten alevler fışkırması bunları velveleye vermişti. Başlı başına bir işe yaramıyan musademe paleti atıldıktan sonra rahneler ağaç siğiller ve morileler ile kalafat edildi. Mukabil imlâ ile gemi doğrultuldu. Fakat kömürlükteki yangın hâlâ söndürülemiyordu.

Kömürlük yangınının sıcaklığı baş taraftaki saç perdeyi o kadar kızdırmıştı ki bunun dış tarafında bulunan mantar

mücerrit ile ağaç kaplamayı çatlatmağa başlamıştı. Bu sebepten cephanelikte bulunan barutlar ile torpito harp başlıkları, icabında denize atılmak üzere güverteye çıkarıldı.

Bu işler bir taraftan devam ederken, karanlıklar içinde denizlerle çalkanan içi insan dolu sandallar görüldü. Bunlar herhalde batan düşmanımızın gemiyi terkeden personalı idi. Kendileri ne düşünüyorlardı? Gemiye gelmek mi yoksa sandallarında kalmak mı istiyorlardı? Herhalde bizim gemiye gelmeseler daha iyi ederler. Çünkü bu gece tekrar batabilecekleri gibi havaya da uçabilirlerdi. Bu durum çok sürmedi ve çok beklemeden (Möwe) ye çıktılar. Ayakları sağlam bir yere bastığından dolayı da sevindiler.

Tutsaklardan öğrendiğimize göre bu vapur (Plymouth) da (New Zeland) vapur kumpanyasının (7420) tonalık (Otaki) vapuru olup silâhlanmış olarak admiraltı emrine çalışıyordu. Bu savaş ona birçok yaralılarla, süvarisi de bu arada olmak üzere (6) ölüye mal olmuştu.

Bizim gemideki tehlike ise hâlâ geçmiş değildi. Ağaç kalafatlar suyu tamamile kesemediğinden, bunların üzerine 2 metre değirmisinde bir sandık yapılarak içine çimento donduruldu. Artık buna bitmiş diyebilirdik. Fakat yangın hâlâ söndürülemiyordu. Ayağımızın altındaki güverte bütün gece gitgide kızmış ve kömürlük perdesi kızıl renk alarak bordadaki boyalar yaprak yaprak dökülmekte bulunmuştu. Kömürlüğün stim ile boğulması işi bitiremediğinden artık içeriye su basmaktan başka çare kalmamıştı. Kömürlük kapağının açılmasile alevlerin rüşvet güverteyi yalaması bir oldu.

Kömürlüğün insan yaklaşabilen bütün menfezlerinden ve bunlardan başka da oksijen ile açılan bir çok deliklerden içeriye su basılıyordu. Bunlar yangının yavaş yavaş sönmesine yardım etmekle beraber gemi de bir taraftan ağırlaşıyor ve su çekimi artıyordu.

Bundan ötürü yangın söndükten sonra bir yandan da suları basmak gerekti. Bütün bu uğursuzluklar yetişmiyormuş gibi üstelik çalkantı ile, tahliye donanımının alıcı süzgeçlerine de kömür tozları tıkandığından bu iş de kolaylıkla görülemedi. Ve tulumbalar suyu yenemez oldu.

Savaştan sonra yangını söndürmek, suları tahliye etmek, rahneleri tıkamak ve tekrar savaşa hazır olmak tamam iki gün sürmüştü ki bu müddet içinde gemi, komutansız olarak gitgide üste koyan denizlerin keyfine sürüklenip gitmiştir. Bundan sonra kendini toplıyarak tekrar savaşa hazırlanan (Möwe) abluka çemberinin tehlikelerine ve kendisini bekliyen bilinmedik maceralara doğru şimal rotasına seyre başladı.

Abluka altındaki vatanından büyük fedakârlıkla denize çıkan (Möwe), dört ay süren akını esnasında daima savaş kabul etmeksizin ticaret harbi prensibine göre dolaşmıştır. İki defa bu prensipten dışarı çıkmağa zorlanmış birincisinde şans düşmanı atlatmış ikincisinde ise çetin bir düşmana çatarak kendisini ister istemez pek tehlikeli bir piyangoya koymuştur. Düşmanın attığı her mermi muhafazasız (Möwe) ye bin bir felâket getirebileceği gibi esas itibarile savaş için donatılmıyan bu geminin dört aylık akından sonra pek az kalması tabiî bulunan cephanesi de tükenebilirdi. Bu zaman da (Otaki) vapurunun şansı (Möwe) ye düşerdi.

Fakat (Möwe) bu son ölüm ve yaşama savaşından da üstün çıkarak ablukayı yarmış ve öz limanına bir çok ganimet ve akın armağanlarile dönmüştür.

Amerika Dz. Yzb. dan emekli
Franklin G. Percival tarafından

Çeviren: F. A. ULUBAY

Küçük kruvazörler

Donanmamız iki haklı sebepten dolayı birkaç yıl 10000 tonluk kruvazörden başka gemi yaptırmıyor; sebeplerden biri kruvazör vazifelerinin çoğunun hakiki sonuçları düşman kruvazörlerini yenmek kapasitesinin gerekli olmasıdır. İkinci sebep, iyi dizaynlı 10000 tonluk bir kruvazörün ödevi yalnız daha küçük bir kruvazörü kolayca yenmekten ibaret kalmayıp belki tonlarının tutarı 10000 ton olan ayni derecede iyi dizaynlı küçük kruvazörleri yenebilmektir. Bu itibarla azamî tonajlı kruvazörlere tahsisatımızın çoğunu ayırmak en mantıkî bir hareket olur.

Omaha sınıfının yerine yenisini koymak zamanı gelmiştir. Bu gemiler sefer için donadılıp hizmete alındıkları zaman her hangi bir donanmanın kendi tiplerindeki gemilerine göre en iyi kruvazörler idi iseler de dizayn edildikleri zamandanberi durum çok değişmiştir. İlk değişiklik Waşington konferansında 8 pusluk toplarla bezenmiş çoğu 10000 tonluk türlü sınıflar çıkarıldığı zaman olmuştur. Bundan sonraki değişiklik zorlu hava kuvvetlerinin denizde görünmesile deniz harp fenni şartlarında husule gelen devrim ile olmuştur. Son değişiklik, Londra anlaşmasından sonra 6 pusluk toplarla bezenmiş 8500 - 10000 tonluk kruvazörlerin bir akınile başlar. Omaha sınıfının yenisinden 1500 - 3000 tonluk kruvazörlerden daha büyük gemileri yenebilecek bir sınıf kurulamıyacağı açıktır. Sonucun, düşman kruvazörlerini yenmek ödevi olan kruvazörleri 6000 - 7500 tonluk olarak yapmakta da fayda yoktur. Olsa ki, ekit (insaf) harbe girecek personala, normal ödevini yaparken karşılaşacağı gemilerle denizde boy ölçüşebilecek gemiler vermesini gerekleştirir. Bununla beraber diğer kruvazörleri yenmeğe gereklik göstermiyen ve harp kuvvetinden ziyade gemi sayısı

rol oynayan bazı ödevler vardır. Bu gibileri; tecim gemilerini batırmak, destroyer filotillâsı sancak gemisi olmak ve bir dereceye kadar açınlama (istikşaf) ve gizleme hareketleridir. Bir dereceye kadar diyoruz; çünkü kapalı havalarda açınlama ve gizleme işleri tek geminin görebileceği alanın darlığı dolayısile çok gemilere gereklik gösterir. Bu şartlar altında, kruvazörlerin az aralıklarla açılmaları zorağı olduğu zaman, büyük ve küçük kruvazörleri sıraya sokabiliriz; böylece her küçük kruvazör kendini koruyan bir büyük kruvazör yanında bulundurulmuş olur.

Bunun gibi bir de az harp gücü istiyen, fakat bir destroyerde olduğundan çok yaşamak ve denize dayanmak kapasitesine ve bir gambottan daha çok hıza gereklik gösteren bir takım ödevler vardır. Örnek olarak harpte bazı yetkeli sivil ve asker kimselerin bazı yerlere taşınılması hali söylenebilir. Bazı defalar uzak tecim merkezlerinin göz altında bulundurulması lüzumlu olur, yahut bazı küçük ülkelerde olan bir sıyasal devrim sırasında Amerika çıkarlarının korunması lâzım olur. Bir küçük kruvazör bu işi pek âlâ yapabilir ve onun donanmadan ayrılması herhangi bir kuvvetli geminin ayrılmasından daha az etkili olur. Buna göre, şuna benzer işlerin bir küçük kruvazör vasıtasile yaptırılmasının hiç olmazsa incelenmeğe değerli olduğu sonucuna varırız. Yine azamî tonajdan daha az büyüklükte kruvazörler yaptırmakla feda edilecek harp kuvvetleri tutarının en az para ile elde edilebilmesi için imkân olduğu kadar küçük tutulmaları lâzımgeldiği sonucuna varırız.

Bu tonaj sorusu hakkında tamamen aydınlanalım. Ödevini yapmak için kendisindan büyük kruvazör işi istenecek olan orta tonajda kruvazör yaptırmakta lojik yoktor. Azamî tanadan daha küçük herhangi bir kruvazör yaptırırken, harp kuvvetinden açıktan açığa vazgeçmeli, orta veya büyük kruvazörleri yenecek tarzda yapmak düşüncesinde bulunmamalı ve yalnız gemi sayısını göz önünde tutmalıdır. Bundan maksat, yukarıki ödevleri yapabilecek en küçük gemilerin karakteristikleri üzerinde kararımızı vermeliyiz; sonuç olarak böyle bir gemi tecim

gemilerini yakalayabilmeli, birkaç destroyere veya hava salımına karşı durabilmelidir; orta büyüklükte hava bombalarına karşı, yakın destroyer ateşine ve silâhlı tecim gemileri toplarile büyük harp gemileri orta bataryası ateşine karşı korunma tedbirleri olmalıdır.

Bir kruvazörün dizayni herhangi bir subayın kapasitesi dışında bir iş olduğu açıktır; bilhassa hem yetişme ve hem deneç bakımından bu işlerde yetkesi olmıyan bir subayın kapasitesi dışında kalan bir soru olduğunda kuşku yoktur. Ancak donanmamız bir yeni kruvazör tipi yaptırmak isterse yeni sistemde olması gereken karakteristlikler açık ve hiçbir kayde bağlı olmıyan bir incelemeden geçirilmelidir. Bu inceleme işi herhangi bir kimsenin bu yoldaki açık ve didiklenmiş düşüncelerini incelemeğe esas tutmasile olur. Böylece başkalarının bombardımanına maruz bir amaç kurulmuş olur. Bunun gibi işbu incelemeye esas tutulacak ilk düşünceyi ortaya koyacak kimsenin deniz işleri dairesile ilgisiz olması ve yetke (salâhiyet) li olarak tanınmamış bulunması isteğe değer; böyle olmadığı takdirde bu gibilerin deniz dairesi ileri plânları hakkında bazı imaylarda bulunmaları pek ihtimallidir. Dayre nin plânları hakkında hiç bilgisi olmıyan ve durumu en genç subayın bile düşünmeden kritik etmesine elveren bir kimsenin dikkatle düşündükleri gazete sütunlarına geçmelidir.

İncelemek istediğimiz dört soru vardır:

1 — Herhangi bir donanmada isteklerimize uygun bir tip var mıdır?

2 — Yok ise silâh, korunma ve hız bakımından en az isteğimiz ne olmalı?

3 — Yapılış halinde bu isteğe göre yapılacak gemiler tutarı itibarile 10000 tonluk kruvazörlerdeki karakteristikleri karşılıyabilir mi?

4 — Silâhları azaltma hakkındaki varolan andlaşmaların son bulması bu gemilerin değerini azaltır mı?

Yabancı kruvazörler

En az tonajda yukarıda yazılı ufak işleri yapabilecek kruvazörler ararken Fransa'nın soruyu bizim için kotarmış olması ihtimali ilk düşüncemizi çeker. 2100 - 2600 tonluk destroyerleri bu ufak kruvazör işlerini yapmağa elverecek ve ayni zamanda pek yüksek denizci destroyer olarak iş görebileceklermi dir?

Her nekadar fransız deniz çevenlerinin bu büyük, hızlı ve kuvvetli toplarla bezenmiş destroyerler hakkındaki düşünceleri tamamen beğenir halde ise de bu gemilerin bizim küçük kruvazörden istediklerimize göre iki ciddi eksikleri vardır. İlki bu gemilerin açık denize dayanıklı olmamalarıdır. Bu gemilerin bizim için zarurî olan uzun mesafelere gidiş için ne seyir yarım kuturları ve ne de yaşayış şartları kâfi gelebilir. İkinci eksiklik ise korunma araçlarının eksik olmasıdır. Bu gemilerin aşırı tonajları torpito taşıyan bir gemi bakımından pek te yerinde değildir; çünkü bunların torpito teslihatı hemen yarı tonajlarındaki destroyerlerinki kadardır. Bu itibarla işbu tipe ilk önce bir top plâtformu ve ikinci derecede torpito plâtformu gözü ile bakmalıyız. Şimdi çok donanmalarda ilk adımda bir top plâtformu olarak dizayn edilmiş herhangi bir geminin hiç olmazsa taşıdığı top mermisi çapında bir mermiye dayanacak kadar korunma aracı olması lâzımgeldiğine inanılmaktadır. Fransız destroyerlerinin ilk görüşte bir top plâtformu olarak görülmeleri lâzımgeldiği ve bunların herhangi bir zırh korunma araçları bulunmadığı için denkleştirilmiş bir dizayn görüşleri yok demektir. Bu sebepten dolayı ve açık denize dayanıklı olmamaları dolayısile bunların isteğimize uygun olmadıklarına hükmetmek lâzımgelir.

Japonlar da yalnız 2890 tonluk **Yubari** atlı eksiksiz bir kruvazör yaptılar. Onun imrenilmeğe değer büyüklüğünden başka ana batarya ateş alanının fazla genişliğidir. Baş - kıç ve omuzluk ateşi kruvazörler ve özel olarak filotillâ kruvazörleri için çok önemlidir. Sonuç olarak **Yubari** nin baş ateşinin üst güvertenin her tarafına ve kıç topların baş tarafa doğru çok geniş bir zaviyeye kadar atış yapmak kapasitesi özel olarak övülmeğe değer. Diğer övmeğe değer bir karakteristiği de tek bacanın köprüyü serpintiden koruyabilecek daha uygun bir yerde kıça doğru yerleştirmeğe elverişli olmasıdır.

Yubari nin 5,5 pusluk topları oldukça kuvvetli bir ana batarya meydana getiriyor ise de onun tek 3 pusluk uçak karşılama topu halile pek önemli bir eksiktir. Bundan başka iki çifte torpito kovanı da bu türlü kruvazörler için uygunsuzdur. Bugünkü tatbikat bir katapult ve 2 yahut 3 uçak bulundurulmasına lüzum gösteriyor. Sonu, bu tip gemilerin karşılaşabilecekleri duruma göre 2 pusluk zırh kuşakla korunmuş olması da yetmez. Bir çok övmeğe değer karakteristiklerine karşı **Yubari** ihtiyaçlarımıza uygun olabilmek için türlü bakımlardan değişiklik görmelidir. İhtimal ki son yıllarda en çok ilgi uyandıran kruvazörler italyanların yaptıkları Barbianos kruvazörleridir. Yalnız 5069 tonluk bir tekne üstüne sekiz 6 pusluk top konmuş ve 38 - 40 mil kadar dikkate değer bir hız verilmiştir ki italyan yapıcıları ile mühendislerinin uzluğuna (maharetine) bir belgedir. Ancak işbu botların korunma araçları hakkında « ince levhalarla korunmuş » kaydi pratik olarak bir şey anlatmıyor. Ayni sınıftan da sonra 6791 ve sonu 7000 tona kadar yükselinmiştir. Bu değişikliklerle birlikte ne teslihatta, ne de hızda bir fazlalık gösterilmediğinden ana dizaynin müdafaa işlerinden italyanların memnun kalmadıkları anlaşılıyor, bu suretle tonajı yükselterek daha denkleştirilmiş bir harp gemisi meydana getirmeğe lüzum görüyorlar. Eksik kalan müdafaa tertibatının tamamlanması yolundaki kararları doğru olduğundan ilk başladıkları küçük kruvazör yerine orta tonajda kruvazör yapmak sonucuna varıyorlar. Eğer doğrudan doğruya 10.000 tonluğa geçmiş olsalar herhangi bir kruvazöre karşı durabilen bir gemi yapmış olmıyacaklar mı idi?

Türlü yabancı devletler 6000 - 7500 tonluk kruvazör inşa ettirmekte olduklarından Amerika donanmasının onlar gibi kruvazör yaptırmasını haklı göstermeden önce bunlar hakkında her türlü esasları incelemek en doğru bir hareket olur. Bu esaslardan en başta olanı ön tarafta orta büyüklükte kruvazör yaptırmağa karşı ortaya koyduğumuz itiraz teşkil eder. hakikatte bu kruvazörlerin vazifelerini başarı ile yapabilmeleri için bunların daha büyük kruvazörlerle karşılaşmak zorağında bulunacaklarını düşündüğümüzde bu itiraz yerindedir. Bizim azami

kruvazör tonajından daha küçük gemiyi düşünmemiz belli bir tonaj üzerinden veya para üzerinden imkânı olduğu kadar çok sayıda kruvazör yapabilmek isteğidir. Eğer 6000 - 7500 tonluk kruvazörler yaparsak ancak iki büyük kruvazör yerine üç orta kruvazör yapabiliriz. Bu ise istediğimiz sayıda çok kruvazör yaptırmak demek değildir. Bu tipin onay görmesi halinde istenen başarıyı sağlıyacak sayıyı elde edebilmek için külli masraf yapılmadıkça sayısı çok büyük gemileri yenebilecek sayıda küçük kruvazör yapmamıza imkân bulunmıyacaktır. Buclu kapa sitesi olan üç kruvazörün kendilerine verilen her ödevi tamamen yapabilecek iki büyük kruvazörden daha değerli olabileceğini pekaz kimse iddia edebilir. 6000 - 7500 tonluk hafif kruvazörler diğer donanmalar için doğru bir para harcama yeri olabilir ise de, bir büyük kruvazör yerine hiç olmazsa iki küçük yaptırmak imkânı olmadıkça Amerika donanmasının 10000 tondan aşağı gemi yaptırmak suretile harp kuvvetinden özverlik (fedakârlık) onanmaması için bu sayfalarda aytışıyoruz.

Bununla beraber bu gemileri imkânı olduğu kadar küçük yapmak için diğer sebepler var; bu sebeplerin birincisi bazan bunların korur araçları olmadığı için tesadüflere karşı durabilmeleridir. 8 pusluk büyük kruvazör kumbaralarından başka hava bombaları, torpil ve denizaltı gemisi ile destroyerlerden yahut diğer kruvazörlerden atılan torpitolardan doğan bir tehlike vardır. Destroyer filotillâsı lideri iken bir saldırma halinde bu gemilerin ayni zamanda harp gemilerinin 16 pusluk topları ile karşılaşmaları ihtimali de vardır. Bu gibi tesadüflere karşı, bir küçük yahut orta kruvazör için yegâne pratik müdafaa; hız, manevra kapasitesi, bu türlü tesadüflere karşı kalan hedefi asgari bir hale sokmak ve tabiatile böyle bir ufak tekne üzerinde imkânı olan azami müdafaa kuvveti göstermektir. Torpito, torpil ve sualtında patlamak üzere hazırlanmış hava bombalarına karşı az su çekmek te çok değerli bir müdafaa aracıdır. Makinesinin ve yalpa haddinin indirilmesi suretile su çekiminin azaltılması düşündürücü bir değerde ise de kruvazörün küçüklüğü nisbetinde hedefin küçük olacağı ve manevra kapasitesinin çoğalacağı pek açıktır.

Küçüklükten ileri gelen manevra kapasitesinin diğer iki faydası vardır. Birinci fayda, dost gemilerle çarpışmak tehlikesi azalmış olur, - Özel olarak gemilerin ışıksız tutulması lâzımgelen hallerde bu fayda pek azim sanmıyacak bir keyfiyettir. - İkincisi bu tipin mahmuzlamağa kullanılabilmesi ihtimalidir. Manevra kapasitesinde hafif bir üstünlük mahmuzlamak ve mahmuzlanmak arasındaki farka tekabül eder. Bu kruvazörleri imkânı olduğu kadar küçük yapmanın bir son faydası bu gemilerden biri korunamıyacağı bu ihtimallerden birile karşılaştığı takdirde gerek personal ve gerek tonaj kayıbı o derece büyük ve önemli olmaz.

Eğer azami olarak izin verilen büyük kruvazör tonajından daha aşağı tonajda kruvazörler yaptırmak istiyorsak bunların 5000 tondan fazla olmamaları ve hattâ bundan daha küçük yapılmaları doğru olacağı yolundaki tözümüzden yana kesin bir apaçıklık vardır.

Bu münasebete ingilizlerin önceden biri 5000 ve diğeri 7000 tonluk iki tip hafif kruvazör yaptırmakta bulunmuş olmaları incelenmeğe değer. Diğer ülkelerde yapılmakta bulunan büyük 6 pusluk toplu kruvazörlere karşı Minatour sınıfının yaptırılmasına lüzum görünür görünmez ingilizler 7000 tonluk tipi durdular. Hiç kuşkusuz bir kruvazörün herhangi bir diğer 6 pusluk topla bezenmiş kruvazörle savaşması için uygunca büyüklükte yani imkânı olduğu kadar küçük olması lâzımgeldiğini ve yaptırılmakta bulunan 7000 tonluk kruvazör sınıfından vazgeçilmek gerektiğini sezmiş olacaklardır. Tabiatile ingilizler yanılmaz değillerdir, fakat onların diğer kruvazör yaptıran ve gezdiren donanmalardan daha çok deneçleri vardır. Bu itibarla verdikleri her karar her zaman inceden inceye incelenmeğe değer.

Eğer okuyucu şimdiye kadar küçük kruvazörün tonajı hakkında vardığımız sonucu onarsa hemen Fransa, İtalya, İspanya ve Almanyanın hafif kruvazörlerini incelemekten vazgeçeriz. Bilhassa sonuncusu (yani Almanya) incelenmeğe değer türlü hususiyetler gösteren bir hafif kruvazör sınıfı yarattı. Alman harp gemilerinin karakteristiği olan müdafaa kuvvetinden başka Leipzig ve ondan sonra gelenler top ateşine karşı üsnomal ufak bir amaç gösteriyorlar. Diğer övmeğe değer hususiyeti uçaklara karşı olan top ateşinin yüksek zaviyelerde ve hattâ 360 dereceye kadar olabilmesidir. Bu kruvazörlerin varlığına karşı can alacak mahiyette olan bir hava saldırması olduğuna almanların kanaat getirmiş oldukları anlaşılıyor, bu itibarla işbu toplar kendilerinden azami surette faydalanabilecek bir yere yerleştiriliyorlar. Dizel ile çalışan bu tipin işletgesi de diğer övülmeğe değer bir hususiyettir. İşbu kruvazörlerin tonajının isteğimizi aşması ne yazıktır!...

İsteklerimize en çok yaklaşan yabancı kruvazör ingiliz donanmasının Arethusa sınıfıdır. Bunların şimdi deniz üzerinde bulunan en iyi küçük kruvazör olmaları ihtimale en yakındır. 5200 tonluk bir tekne üzerinde altı 6 - pusluk, dört 4 - pusluk uçak karşılama dört - 3 librelik ve 18 daha küçük toplarından başka her iki kemere üzerinde üçerli torpito kovanları vardır. Her nekadar Jame's diğer karakteristikleri hakkında eksik bilgiler vermekte ise de yan zırhlarının 2 - 3 pus kalınlığında, top evlerinin 1 pus kalınlığında ve hızlarının 32,5 mil olduğu anlaşılıyor.

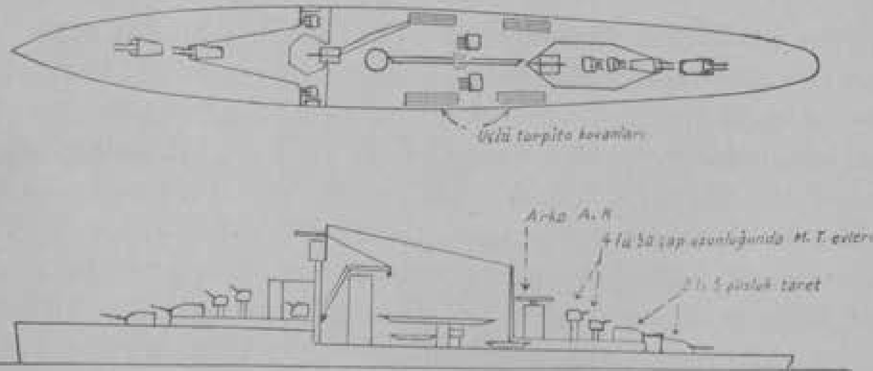
Bu silâhlanma herhangi bir silâhlı tecim gemisini veya bir kaç destroyeri boğmağa yetecek kadar kuvvetlidir. Ancak 6 - pusluk toplarda denizüstü teknelere olduğu gibi uçaklara karşı kullanılacak tarzda kurulmuş olması ve 4 pusluk batarya yerine çokca otomatik küçük çapta toplar veya ağır makinalıtüfekler kullanılması uçağa karşı müdafaada daha iyi bir denklik olmazmı idi. Yüksek hızla zikzak giden bir küçük kruvazör yüksek uçmağa mecbur olan bir bombardıman uçağına iyi bir hadef göstermez. Saldırının herhangi bir şekline karşı da birge (müşterek) kundağa yerleştirilmiş çok sayıda daha hüçük çapta silâh olmasının daha etkili (tesirli) olacağı kuşkusuzdur.

Arethusa'nın hızı boldur; hakikatte tenkide esas olabilecek cihet müdafaa aracının biraz zayıf olmasıdır. Alman hafif kruvazörlerinin yan zırhları bir pus daha kalındır ve son harpten alınan deneçler alman harp gemilerinin müdafaa kuvveti yüksekliğinin üsnomal önemini belirtmiştir. Top evlerinin bir pus

zırhlı olması da uygunsuzluk duygusu vermektedir. Hiç kuş - kusuz topları işler halde bulundurmak kadar gemiyi su yüzünde tutmanın da önemi vardır; gemi toplar içindir, yoksa toplar gemi için değil.

Gözden geçirilen yabancı kruvazörlerden isteğimize yakla - şanlar yalnız **Yubari ve Arethusa** dır. Dizaynlerden hiç biri ihtiyaçlarımıza uymaz ise de her ikisi tadil edilmiş çok değerli bir tip olabilirler. İnceden inceye deneştirmeye (mukayeseye) girişmeden bunların ne tarzda tadil edilmesini istediğimizi apaçık söylemek daha doğru olur. Bu sonuç her biri belli başlı birer tip yaratır ve genel inceleme için bir esas olur.

Değişmiş Yubari :- İlk düşünce bu önergelenen kruva - zörün silâhlarıdır. Gerek uçaklara ve gereksa denizyüzü tekne - lerine karşı kullanılmak üzere dört tane çifte beş pusluk toplu taretin. **Yubari** deki altı 5,5 pusluk topları yerine gemiye konulması aytışmamızın ruhuna uygundur. Bu önergelenen değişiklik, bizim en son ağır kruvazörlerimizin ve harp gemileri - mizin uçağa karşı taşıdıkları bataryaya denk gelmesile sonuç - lanır. Böyle bir batarya, onu taşıyan kruvazör işte yalnız iken,



Degişmiş Yubari

üsnomal önemli ve donanmanın uçaklara karşı kullanılan toplarına katılmış değerli bir silâh olur. Her nekadar şimdiki **Yubari** üzerinde bulunan topların silâhlı tecim gemilerile harp etmeğe daha elverişli olacakları ihtimalli ise de, özel olarak bataryamız iyi zırhlanmış bir tekneye yerleştirilmiş ve uçağa karşı kontrol araçlı yapılmış bulunduğu takdirde teklif ettiği -

miz bataryanın herhangi bir normal tecim gemisine karşı yüksek bir üstünlüğü olacağında koşku yoktur.

Ayni zamanda taslak üzerinde gösterildiği gibi, yapılması imkânlı olduğu takdirde, sekiz dörderli 0.50 çapında 32 makinalıtüfek yerleştirilmesinden yana çıkıyoruz. Bunlar Pikede bombardıman yapan uçaklara, torpito atan uçaklara, motor torpitobotlarına, düşman destroyerleri ile kruvazörlerinin kısa uzalı harplerde açıkta kalan personalına karşı kullanışlı olurlar.

Bu taslaklar deniz inşaat mühendislerinin işine karışmak demek değildir. Bunlara sadece türlü noktaları belirtmek ve daha uzun yazı yazmağa lüzum bırakmamak amacı ile yapılmıştır.

Önergediğimiz kruvazörün silâhları her bordada iki olmak üzere dört üçerli torpito kovanı ile tamamlanmış olur. Bu kuvvetli silâha iki sebepten dolayı ihtiyaç vardır. Birinci sebep, destroyer filotillâları ile birlikte bulunduğu zaman, çok defa - lar destroyer baskınlarını yönetmekte iken torpitolarını atmak üzere üsnomal fırsatlar çıkmasındandır. Böyle bir fırsat elde edebilecek durumda olabilmek için, korkunç hâdiseleri yaşayıpta yönettikleri destroyerlere torpitolarını atmak için emir verirken kendi elleri bağlı kalmak demek olur ki cidden pek yazıktır. Bir ağır torpito silâhlanması diğer herhangi benzeri tahrip edici silâha nisbetle daha az tonaja sığdırılabilir. Hem de güverte kovanları toplara yaramıyan yerlere yerleştirilebilir.

İkinci sebep ise torpitonun dikkate değer etkisi olan kısa menzilli silâh olmasıdır. Böyle bir gemi açınlama ve gizlemede kullanıldığı zaman büyük kruvazörlerle yakından değette (temasta) bulunmak üzere hazırlanmış olmalıdır. Ağır torpito silâhı bu küçük ve kullanışlı tekneleri bir tesadüften faydalanmak üzere elverişli bir evreye sokabilir. Bir 10000 tonluk kruvazörün karanlıkta veya siste 1000 yardada belirdiğini düşünelim. Küçük kruvazör çabucak torpitolarını atıp döndüğü halde düşman dönmeğe ve düşünmeğe henüz fırsat bulamıyacak ve kendisi bu arada gözden kaybolmuş bulunacaktır. Eğer büyük kruvazör bu kısa mesafede bir salvo atabilirse vaziyet tersine olabilir, fakat zaman ister ve hakikatte karanlık zamanlarında büyük gemiyi küçük henüz görünmeden görebilir.

Bir 3000 tonluk kruvazörün her vakit 10000 tonluk bir gemiyi yene bileceğini belirtmek istemiyoruz; ancak bazı belli başlı hallerde küçük geminin umulmadık bir hendikepe kavuşabileceğini işaret etmek istiyoruz. Yukarki ibareleri beğenip beğenmiyeceklerini bilmemekle beraber, okuyucuların bu gibi küçük kruvazörler de iyi dizayn edilmiş 10000 tonluk veya daha büyük bir gemiyi batırmağa imkân verebilecek yegâne faydalı silâhın torpito olduğunu kabul buyuracaklarında kuşku yoktur. Bunun gibi ödevini yaparken karşılaşabileceği bir gemiye karşı etkili olabilecek silâh ile küçük kruvazörü silâhlandırmamak kadar akılsızca bir hareket olmıyacağı da meydandadır. Geçen sebeplerin, önergediğimiz üçlük torpito kovanı yerleştirilmesini haklı göstereceğinde kuşkumuz yoktur. Böyle bir kruvazöre, denize uçak indirmek ve gemiye almak için bir katapult yerleştirilmesi ve gemiye iki veya fazla uçak verilmesi doğru olacağını tekrarlamağa ihtiyaç görmiyoruz. Tecim gemilerini batırmak ödevile çalıştığı zaman uçaklar yalnız yakalanacak geminin yerini bulmakla ve onu durdurmakla kalmıyacak belki de akın yapan kuvvetin vakit ve zamanında kendisinden üstün kuvvetlerin gelmesinden haberli edilmesi suretile tam zamanında kaçmalarını temin etmek üzere işbu üstün kuvvetin bulundu yeri açınlamak bakımından da önemlidir. Gözetlemeğe mahsus bir deniz uçağı, bir duman perdesi arkasından bir salımı yöneten (idare eden) bir destroyer filosu amiralına da çok değerli iş görür.

Zırhlarına gelince, bu gemilerin harp gemileri orta bataryasının ve silâhlı tecim gemileri 6 pusluk toplarının ateşine karşı bulunabileceği düşünülerek zırh kuşaklarının 3 pusluk ve zırh güvertelerinin 2 pusluk olması lâzım gelecektir. Üç pusluk barbet ile taret üstünün ve yanlarının 3 pusluk ve ön levhanın 5 pusluk zırhla bezenmesi ana bataryanın çalışmasını emniyet altına koyacaktır. Dörtlü makinalıtüfek kundaklarının bir pus kalınlığında zırhla bezenmiş bulunmaları normal muhataralara karşı koruyacak ve onların çalışması imkânını çoğaltacaktır. Burada **Yubari** nin silâhlarından biraz daha ağır ve zırhından oldukça çok ağır bir şekil tarif etmiş oluyoruz. Buna imkân vermiş olmak için tonajın 3300 e yükseltilmesini ve hızın 33 ten 29 mile indirilmesini öne sürüyoruz. Son hız için ilkine göre yarı ağırlıkta bir işletgeye (kuvvei muharrikeye) lüzum görülecektir. Makine ağırlığından faydadan başka azaltılmış olan hareket kapasitesi daha kısa ve daha geniş tekneye müsait bulunacaktır ki ağırlığı daha az olacağı gibi daha az zırh kaplamaya ihtiyaç gösterecektir. Daha sonra yazacağımız bir fasılda hızdaki bu azlığı haklı gösterecek fazla izahat vereceğiz. Dizel motorların bu tip gemi için özel değeri olacaktır, çünkü bir tecim gemisini tahrip etmek ödevi ile hareket ederken geniş bir seyir yarım kutruna lüzum görülecektir. Bu tesisatın pratikliği gerek alman ve gerek ise ingiliz donanmalarında tahakkuk ettiği için isteklerimize bir de dizel motoru katıyoruz.

Bu önergediğimiz kruvazörün taslağı için çizdiğimiz karakteristiklerini muhakeme ederken bir top döğüşünde bir orta veya büyük kruvazöre güvenmenin bahse değer olmadığını okuyucunun hatırdan çıkarmaması lâzımgelir. Bu değişmiş **Yubari** den istenen şey zırhlı bir tecim gemisini veya bir kaç destroyeri kolaylıkla yenebilmek, deniz üzarinde bulunan her hangi bir kruvazör kadar uçak salımını durdurabilmek ve yukarda yazılı ödevleri yapmağa elverişli en köçük kruvazör olmaktır.

Değişmiş Arethusa :- Şimdiki « Arethusa » ya ingilizlerin koydukları altı tane 6 pusluk topları olduğu gibi bırakmayı önergeyoruz. Ancak biri baş tarafta ve diğeri kıç tarafta olmak üzere büyüy bir aralıkla bunların iki tane üçer toplu taretlere konulmalarını tercih ediyoruz. Bu yerleştirme tarzı baş - kıç ateşinin daha iyi tevzi edilmiş olmasını imkânlı kılacaktır. Atış manzumesi daha basit bir hale konmuş olacak, ve böylelikle topları korumak için yapılacak zırh daha az olabilecektir, ayni zamanda ana batarya düşmana daha az hedef gösterecektir. Top yüksekliklerinin farklı olması ile destroyerlere karşı daha geniş sahalı bir salvo ateşi yapılabilecektir. Destroyerler yüksek hızla zikzak giderken bu tarzda atışla daha kolay vurulabileceklerdir. Yüksekliklerin değişik bulunması

halinde uçaklara karşı daha geniş bir isabet sahası temin edilmiş olacaktır.

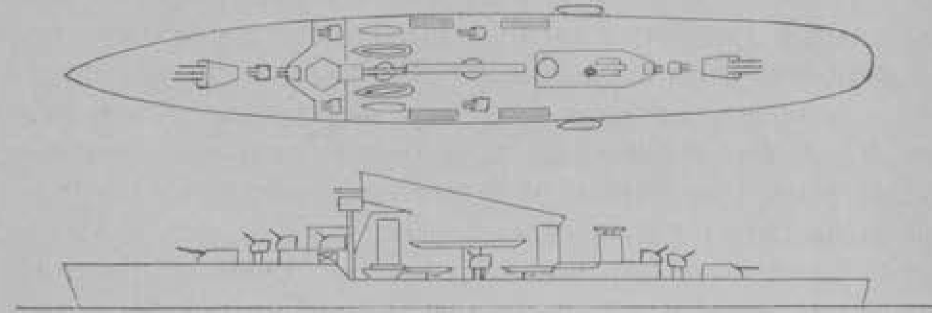
Baş tarafta çok namlulu kundaklarda bir çok küçük otomatik top yerleştirmenin isteğe değer bir şey olduğunu önce yazmıştık. Buna dayanarak 4 namlulu kundağa yerleştirilmiş 32 tane otomatik 1 librelik toptan bir araya gelmiş bir tamamlayıcı bataryanın yerleştirilmesi imkânlı bulunduğu takdirde taslakta gösterilen yerlere konulmasını doğru buluyoruz. Her dörtlü kundak 1 pus zırhla bezenmiş top evine yerleştirilir.

Değişmiş **Yubari** de olduğu gibi her bordada iki tane olmak üzere dört tane üçerli su üstü torpito kovanı yerleştirilmesini iltizam ediyoruz. Zırhlarına gelince Jeme's te **Arethusa** için gösterilenden daha fazla bir korunma kuvveti istiyoruz. Harp gemilerine karşı bir destroyer baskınını yönetirken 3-4 puslu zırh kuşak ve 2 pusluk zırk güverte daha iyi bir güvenlik sağlıyacaktır. İlk isabette yam yassı bir hale gelecek olan manasız top evleri yerine ana batarya için üst ve yanları 3 pusluk, ön levhası 5 pusluk taretler ve 4 pusluk barbetleri tercih ve iltizam ediyoruz. Tenaj haddini tecavüz etmeden yapılması imkânlı bulunduğu takdirde büyük hava bombalarına ve rasgele üstten düşen 6 pustan yukarı mermilere karşı 3 pusluk bir zırh güverte en çok isteğe değer bir koruma aracıdır.

Bazılarının böyle bir küçük kruvazörde bu derece korunma kuvveti düşünülmesine karşın olacaklarında kuşku yoktur. Bir kruvazörün kendi ateş ettiği topların çapına uzun mesafeden dayanacak kadar dayanıklı bir korunma aracı ile bezenmiş olması doğru olacağı ve daha fazla zırh koymanın korkak bir tasara delâlet edeceği yolundaki düşünüşün oldukça yayılmış bulunduğu görünüyor. Bu oldukça fantaztik bir nazariyedir. Bir geminin taşıdığı top çapı ile ona karşı atılacak mermi çapı arasında herhangi bir mantiki ilgi var mıdır? Böyle olmadıktan sonra ve harp gemileri bir akademik nazariyeyi tecessüm ettirmeyip belki kendilerine saptanan özel ödevleri yapmakla yükenli (mükellef) bulunduktan sonra bu gibi işleri yapabilmek için bazı hâdiselere göre elverişli bir tarzda korunma aracı (vasıtası) ile bezenmiş olmasını doğru düşünüş gerekleştirir.

Bir küçük kruvazörün harp gemisi orta bataryası ateşine karşı kalabileceğini bilerek yine kendi taşıdığı topların çapında toplardan atılacak mermilere karşı kalabileceğini düşünmek faydasızdır. Bu halde kısa ve orta mesafelerden 6 pusluk mermilere karşı korunma 5000 tonluk bir tekneye yerleştirilmesi imkânlı olan herhangi bir bataryadan daha etkili oluyor.

Önergediğmiz silâhlar **Arethusa** nın silâhları ağırlığında veya onlardan biraz daha ağırdır; buna karşı ingiliz gemisinin zırhından daha fazlasını öne sürüyoruz. Bununla beraber önergediğimiz gemi işbu gemiden 200 ton daha eksik olmalıdır. Bunun yegâne çaresi hızdan biraz özverilik etmektir ki bunun ne kadar doğru olduğunu ispat etmeğe çalışacağız. Makine ağırlığından üçte bir kadarını kazanabilmek için hızın 32,5 tan 29 mile indirilmesini tavsiye ediyoruz. Yukarda yazılan sebeplerden dolayı bunda da dizel moturlarından faydalanacağız.



Değişmiş Arethusa

Her ne kadar elde kullanılmağa elverişli bir esas plân yok ise de Arethusa'nın eski ingiliz D. sınıfı kruvazörlerinin ve alman Leipzig gemisinin bir defa gözden geçirilmesi suretile ve kaba taslak bir hesapla önergediğimiz karasteristiklerin 4500 - 5000 tonluk bir Standard teknede elde edilebileceğine kanaat getirebiliriz. Bol bol alarak 5000 tonu esas tutarız ve eğer tonajda hakikaten bolluk bulursak bundan önce yazdığımız sibi zırh güverteyi sağlamlaştıralım ve daha müsaadesi olduğu takdirde cebe payını çoğaltalım.

Her iki önergediğimiz kruvazör tipinde değişikliğin torpito silâhının, uçağa karşı topun ve zırh donanımının hız aleyhine

olarak yapılmış olduğuna dikkat buyurulmuş olacaktır. Silâhın ve zırh korunma aracının arttırılmasına itiraz edecek kimseler pekaz olacak ise de kruvazör hızının 33 milden daha az olmasına bütün varlıklarile itiraz edecekler pek çok olacaktır. 33 mil hızın pek te istenecek şey olmadığını şimdilik bir tarafa bırakalım, ancak rakamlara tutunmak istiyorsak tonaj sorusunu aşağı tutmamız lâzımgelecektir. Muayyen azami tonaj üzerinde yüksek hızı, ancak bazı pek önemli hassaları feda etmekle elde edebiliriz.

İşbu küçük kruvazörlerin kendilerine verilen ödevlerde karşılaşabilecekleri değişik durumları düşünerek hızda özevrilik yapmanın haklı olup olmıyacağına karar verebiliriz. Buna göre iki kruvazörü deneştirmemize (Mukayesemize) esas tutacağız: Tasarladığımız kruvazörlerden biri 33, diğeri 29 mil hızındadır, ikincisinin savga araçları üstün, torpito silâhları üstün, uçaklara karşı kullandığı topları da üstündür. Soruyu fazla uzatmamak için Truva harbinin hızı ile anılan « Achilles » adı ile hızlı kruvazörü adlandıracağız. Bu halde ise bizim muhayyel « Achilles » miz savga kuvvetinin eksikliğinden dolayı yalnız bir yerden yaralanacağı yerde değişik yerlerinden yaralanabilecektir. İşbu düşünceye devam edebilmek maksadile hızsız fakat cevval « Achilles » ten daha kuvvetli olan « Ajax » adını hızı daha az olan kruvazöre verelim. Böyle bir deneştirme bizim değişmiş « Yubari » mizi asıl « Yubari » ile ve değişmiş « Arethusa » mızı asıl « Arethusa » ile deneştirmeye yarayacak iki taraflıdır.

« Ajax » « Achilles » e karşı: İlk önce « Ajax » ve « Achilles » i tecim gemisi batırma işlerinde deneştireceğiz. İlk düşüncemiz « Ajax » in hızının en hızlı ve en değerli tecim gemilerini yakalamğa elvermiyeceğidir. İlerki harplerde 20 mil veya daha çok hızı olan tecim gemilerinin değişmiş uçak veya transport gemisi halinde işe alınacakları ihtimali vardır. Her iki halde de gemiler bir ufak kruvazör saldırımına karşı koruyucu bir eskort ile birlikte yürüyeceklerdir. Bu itibarla yalnız 20 milden aşağı hızı olan gemileri yakalamak ihtimali kalır. « Ajax » imiz bunu yapmağa elverecek hız üstünlüğü taşıyor; hakikatte kömürden kazanmak amacı ile herhangi bir kruvazörün normal hallerde 25 milden fazla hızla seyretmesi pek ihtimal değildir. Orta tecim gemisinin, açınlama (keşif) deniz uçağından alacağı emir üzerine durur. Aparılacak (müsadere edilecek) geminin beklenmiyen bir harbe başlaması halinde önemli zırhı olan « Ajax » in dayanacına (üssülharekesine) dönmeğe mecbur olacak kadar hasar göreceğine pekaz ihtimal verilebilir.

Yine tecim gemilerini avlarken herhangi bir akıncının düşman kruvazörleri tarafından yakalanabileceğini hatırda tutmalıyız. Diyelimki ava çıkan kruvazörün 10000 tonluk 8 pusluklarla bezenmiş ve 33 mil hızı olan bir gemi olsun. Böyle bir durum karşısında « Ajax » ve « Achilles » in hali ne olacaktır? Bir de diyelimki her ikisinde de ava çıkan kruvazör 75 mil uzakta ve geceye oniki saat var iken değet (temas) açınlama uçaklarile kurulmuş ve takibe hemen başlanmış olsun. Her iki halde de avcı kruvazörle geceden önce karşılaşılmıyacaktır. Görme imkânına bağlı olarak birden onbeş mile kadar mesafe içinde harp gemilerinin değet sağlamaları günleri çoktan geçmişe karıştı. Büyük kruvazörün her iki akıncıdan birini yakalamak için yegâne ihtimal, onlara yetişip tahrip etmek imkânını verebilecek kadar onları hafif bombaları ile hasara uğratabilecek uçakların denize indirip üstlerine yollamaktır. Uçaklar için «Ajax» i yakalamak için gerekecek zaman ile «Achilles» i yakalamak için gerekecek zaman arasında ancak bir kaç dakikalık fark vardır. « Achilles » in diğerine göre 4 millik hız üstünlüğü bombaya karşı dayanıklığını yükseltmez, böylece « Achilles » koruma zırhı daha sağlam olan « Ajax » e göre daha kolay sakatlanır. Bununla beraber andlaşma ile saptanmış orta kruvazörün 2 - 4 uçağının kuvvetçe zayıf olmaları itibarile iki gemiden herhangi birinin ve özel olarak « Ajax » in uçağa karşı kullandıkları toplara karşı sakatlanabilmeleri kuşkuludur. Bu sebepten dolayı ilerki harplerde, her avcı kruvazörün yeni icat bir uçak gemisi ile bir arada bulunması ihtimali çoktur. Eğer uçak gemisindeki uçaklar çok ise herhangi bir akıncı gemiyi hasara uğratabilir. Ancak uçak gemisi haline

sokulan bir tecim gemisinin 15 ilâ 20 uçaktan fazla taşıması pek ihtimal içinde olmasa gerektir. 15 yıl kadar önce Frakfurt'un karşı koyduğu cezayı hatırlarsak böyle bir hücumun gerçekleşmesi önden tasarlanmış bir sonuç olmıyacaktır. Eğer iki kruvazörden birinin bundan kurtulabileceğini teslim ve kabul etmekliğimiz lâzımgelirse zırh kuvvetinin ağırlığı ve uçaklara karşı kullandığı silâhların daha kuvvetli olması dolayısile « Ajax » in kurtulması ihtimaline daha çok yanaşırız. Bu itibarla avcı kuvvetlerin kuruluşuna bakmıyarak bir « Ajax » in bir « Achilles » ten daha sağlam bir önerge olacağı sonucuna varırız.

İkinci soru ise « Ajax » veya « Achilles » ten hangisinin bir destroyer lider gemisi olarak daha elverişli olduğudur. Şimdiki destroyer hücumlarına giriş bakımından üstünlük hızı daha az olan kruvazöründür. 25 millik bir hız ona torpito hücumuna liderlik yapmak imkânını verebilecektir. 29 mil üzerinden dizayni yapılmış bir kruvazör ise güçlüksüz her zaman 25 mil yapabilir. Daha sağlam ve olgun olan kruvazör harpte kullanacağı ana bataryayı korumak için daha büyük bir şansa malik ve öylelikle peşinden gelen destroyerler için oldukça önemli bir koruma aracı olacaktır. Onun ağır zırh donanımı onu düşman harp gemilerinin orta batarya ateşinden koruyabilecek ve böylelikle amacına eriştirecektir. Dahası da bunun « Achilles » ten daha çok torpito atabilmesidir.

Hız taraflısı olan, bir de kruvazörlerin hareket kapasitesini hatırlatacaktır. Ona göre bir donanma harbinde kruvazörlerin harp gemilerine göre en az bir zamanda herhangi bir vaziyet almaları şarttır. Tasara göre, kruvazörümüzü bir durumdan diğerine geçirmekte gösterdiğimiz evedilik (istical) in, kruvazörümüzün yerini almış bulunmasının çok değerli olmasından ileri gelmiş olacaktır. Bir kruvazör hareket kapasitsi her şeyden önce taşıdığı harp kuvveti içindir; harp kuvveti imkânlı olduğu takdirde yüksek bir hareket kapasitesi yaratmak için var olmuş değildir. Eğer amacımız hareket kapasitesi ise bizim isteklerimizi bir uçak sağlayabilir. Eğer kendisine gösterilen yere vardığında hakiki bir harp kuvveti katan bir kruvazör istiyorsak « Ajax » bunun için biçilmiş bir kaftandır.

Hareket kapasitesinin bahse konu olduğu diğer bir hal kruvazörlerin gizleme hareketinde kullanıldıkları ve çabuk bazı yeni durumlar almalarına lüzum görüldüğü zamanlardır. Burada da uçağın varlığı işleri radikal olarak değiştirmiş oluyor. Yeni şartlar altında, özel olarak yalnız karanlık veya sis sıralarında uçmak pek pratik olmadığı için gizleme lüzumludur. Az görme imkânlarında beher kruvazörün görme imkânları mahdut ve bunun sonucu olarak aradaki mesafenin yakınlığı zaruri olduğundan dolayı gizleme pek geniş tutulamaz. Bu gibi kısa mesafelerde çabuk yer almak için fazla hıza lüzum yoktur. Düşman ile temas mesafesinin de sonuç olarak kısa olması dolayısile hız üstünlüğünden faydalanmağa sıra gelmiyecek, belki « Ajax » in daha ağır zırhı, çokluk otomatik topları ve daha kuvvetli torpito silâhı daha faydalı olduğunu ispat edecektir.

İki gemiden her biri hakkında incelenecek pek çok durumlar olduğunda kuşku yoktur, ancak « Ajax » in hızca % 12 olarak gösterdiği aşağılık hiç olmazsa kendisine güvenebileceğimiz bir harp gemisi olmasına mâni olmuyor. Makine dairesinde bir ufak hasar bu aşağılığa göre hızca iki ve hattâ üç misli bir eksikliğe de sebep olabilir, belki gemi makinelerini tamamile hareketten geri bırakabilir. Ayni zamanda hareket kapasitesi harp sırasında kaybedilebilen bir hassadır, özel olarak hızı elde etme için korunma araçları ve silâh feda edildiği zaman bu sonuç beklenebilir. Hızın en ateşli müdafaacısı bile bir çarpışma devam ettiği müddetçe 25 millik hızını muhafaza eden bir kruvazörün 30 millik hızı olduğu halde birkaç salvodan sonra ancak 12 mille kör topal gidebilen kruvazörden daha değerli olduğunu teslim eder. Bundan başka üstün hızdan faydalanamıyacak bir halde olabilir. Karşın (muarız) taraf menzil içinde olunca gerek silâhlanma ve gerekse korunmıya her daim başvurulabilir ve dahası bunlar sonuçta kesin olurlar. Bundan başka en son kaliteler doğrudan doğruya geminin içinde vücude getirilmiş olup istenildiği zaman devamlı olarak kendilerinden faydalanabilir. İlk maliyet fiatları az ve muhafazaları karşılığı da azdır. Her nekadar şartlar hâdiseleri değiştirir

ise de normal durumlarda (Ajax) in üstün müdafaa kuvvetile uçağa karşı kullandığı top ve torpito silâhlarının üstün olmasının « Achilles » in üstün hızından daha değerli olup olmadığına karar vermek hususunu okuyana bırakıyoruz.

Bir geminin harp edemiyeceği herşeyden daima kaçmaşı lâzımgeldiğine genel kanaat hâkim ise de bunun gereğine daha uzun müddet riayet etmeğe imkân kalmamıştır. Artık her deniz teknesinin üstün hava kuvvetlerinden kaçamıyacağı açıktır. Büyük kruvazörlerden sakınmak bahse konu olunca bu gemiler tarafından yukarıda yazıldığı gibi açınlama uçaklarına başvurulması pratik olarak bu teknelerin daha üstün bir kuvvet tarafından yakalanmalarına imkân bırakmaz. Uçak bulunmasa dahi 35 - 38 mil hızı olan büyük kruvazörler vardır. Bu gibi gemilerden kaçacak tarzda yapılmış herhangi bir küçük kruvazörün ya silâhından yahut müdafaasından veya her ikisinden özverilik yapılması ve bu gibi hallerde kaçmaktan başka birşeye değer verilmemesi lâzımgelecektir. Bundan vazgeçelim durgun sularda yüksek hızın, özel olarak bir küçük kruvazör için orta Okyanusun orta şartları altındaki yüksek hızdan farklı birşey olduğunu hatırlamalıyız.

Bunu veya herhangi bir diğer tipi hız ile kurtarmak imkânlı olmadıkça gemiyi harp edecek bir hale koymak daha doğru olmaz mı? Bununla demek istediğimiz, imkânlı bulunan tonaj üzerinde kurulabilen azami vurma ve dayanma kuvvetile bezemek için gemiye işini yapmağa elverecek kadar hız vermektir. Öncedon bu tipler için kavga gücünden ziyade sayıya önem verilmesi lâzımgeldiğine işaret ettiğimiz doğrudur. Fakat sayıyı sağladıktan sonra bu küçük gemilerden beherinin tonaj ve hızına göre yalnız tecim gemilerine, destroyerlere ve uçaklara kendisini saydıracak kuvvette olmaktan başka bütün donanma gücünün yükseltilmesinde etke (amil) olabilecek azamî silâh ve müdafaa araçları ile bezenmiş olmaları da önemlidir.

Bu itibarla aşağıki bakımlardan bizim için bir « Ajax » in bir « Achilles » den daha değerli olduğunu iddia ederiz: - .

1 — « Ajak » bütün sürslaık (taarruzi) ödevlerini yapmak için bol hızı olmuş olacak ve bir çarpışma sırasında su üstünde kalmak ve ana bataryasını işler halde bulundurmak için daha çok şanslı bulunacaktır.

2 — « Ajax » bir hava salımına (taarruz) karşı daha etkili (müessir) karşılıkta bulunabilecektir.

3 — « Ajax » normal olarak kendisinden daha kuvvetli gemilerden kaçmak için üstün hıza ihtiyacı olmıyacaktır.

4 — Hava açınlamasile ortaya çıkan devrimi mühimsemek te, yahut yalnız uçakların uçamadıkları durumları göz önünde bulundursak andlaşmaya göre yapılmış birçok kruvazörlerin azamî zırhları kendilerinden kaçabilecek bir küçük kruvazörden yapılmasını imkânsız kalır.

5 — Gizleme kuvvetlerini harp gemilerine daha yakın tutmaktan dolayı donanma ile iş görmek için atikliğe artık okadar önem kalmamıştır.

6 — Silâh ve korunma aracına güvenilebildiği halde hız daha kolay kaybedilen bir karakteristiktir.

İleriki - Andlaşma durumu

Şimdiki silâhları kısma andlaşmalarının sona ermesinden sonra önümüze çıkabilecek durumu tabiatile düşünmeliyiz. Eğer tarih tekrenmekten ibaret ise, bazı devletlerin 14000 tonluk 10 pus çaplı toplarla bezenmiş kruvazörlerile şimdiki sekiz pusluk toplarla bezenmiş olan kruvazörleri boğmağa uğraşacakları kuşkuşuzdur. Diğer bir devlet te 14 bin tonluğu birden tutacak 12 pusluk toplarla bezenmiş 20000 tonluklarla cevap verecektir. Kesin olarak tonaj ve top çapını buclayan (tahdit eden) bir andlaşma olmaması halinde, kendisinden sonra yapılmış, daha büyük ve daha kuvvetli silâhlarla bezenmiş bir gemi tarafından yenilemiyecek bir kruvazör yapmağa imkân bulunmıyacaktır. Bununla beraber ilerinin büyük kruvazörlerinin baş döndürücü büyüklük ve fiatları düşünülmeksizin, asıl soru o zamanda dahi daima muayyen bir sayı küçük kruvazörlere lüzum olacağındadır. Bu gibi kruvazörlere pek çok tonaj bağlamadıkça, deniz silâhlarını kısma andlaşmaları olsa da olmasa da bu kruvazörlerin moda dışı kalmasından korkmamıza yer kalmaz.

Andlaşmaların son bulmasından sonraki devrede büyük kruvazörler yapısında oldukça önemli bir karışıklığa raslanması ihtimali olduğundan dolayı, bu devre küçük kruvazör eksiklerimizi ikmal etmek için en elverişli fırsat olacaktır. Küçük kruvazör eksiklerimizi ikmal ettiğimizde ağır kruvazörlerin durumu işe başlamamıza elverecek kadar aydınlanmış olur.

Sonunda üç değişmiş **Yubari**'nin yahut iki değişmiş **Arethusa**'nın donanma için bir Brooklyn kadar değerli olup olmıyacakları sorusuna geliyoruz. Her nekadar bir tek Brooklyn daha çok işnel (fili) harp kuvveti gösterir ise de bütün kruvazörler kuvvetinin bir harpte hazır bulunması imkânsız bulunduğu kanaatindeyiz. Üç değişmiş **Yubari** veya iki değişmiş **Arethusa**'nın varlığı bunları herhangi bir hizmete yollamak imkânını verecek, olmadığı takdirde donanmadan iki veya üç Brookly nin ayrılmasına lüzum görülecektir. Başka bir değimle donanma iki veya üç büyük kruvazör yerine iki veya üç küçük kruvazör yollamakla kuvvetinin yüksek bir nisbetini harbe yarar bir halde toplu bulundurabilecektir.

Bu küçük kruvazörlerin bir donanma harbinde hazır bulunmaları halinde destroyer filotillâsı sancak gemisi olarak 10000 tonluk bir kruvazör kullanacağına bunlardan birisi daha çok iş görür. Bir destroyer sancak gemisi destroyerler ile bir arada bulunabilmelidir; düşman kruvazörlerile çarpışmak için bundan daha serbest bir durum olamaz. Bir destroyer hücumuna liderlik etmekten başka hallerde böyle bir sancak gemisi az çok ana filo muharebelerinden ayrı bulunacak, ancak bu gibi hallerde imkânı olduğu kadar az tonajın donanmadan uzak bulundurulması çok önemlidir. Bunun gibi bir destroyer hücumuna liderlik halinde kruvazör ne derece küçük olursa düşman harp hattına o nisbette yaklaşmak imkânı olur.

Bizim aytışmamız aşağıki sonuca varır: Bu küçük kruvazörlerden yaptırılması kruvazör kuvvetimizin büyük bir kısmının donanma ile birlikte harbe girebilecek bir halde bulunmasını sağlayacaktır. Ayni zamanda donanmanın kruvazör kuvvetinin büyük bir kısmının asıl harbe sokulmasını imkânlı kılacaktır. Aşağı görüş imkânlarında da açınlama ve gizleme hareketleri sırasında bize lüzumlu olacak sayıyı sağlamış olacaktır. Bu itibarla bu kruvazörleri yaptırmanın, kuvvetlerin ekonomisi esasına uygun olduğunu ve sonuç olarak yalnız doğru olmakla kalmayıp belki mübrem tutulması lâzımgeldiğini anlamış oluyoruz.

Özet:

1 — Bazı kruvazör ödeclerinin yaptırılması için sayının azami harp kuvvetinden daha önemli olduğu hallerde kullanılmak üzere belli sayıda küçük kruvazör yaptırmakta zaruret vardır.

2 — Sayı elde etmek için harp kuvvetinden özverilik etmemiz lâzımgelirse, büyük veya orta kruvazörleri yenmek ülküsünden vazgeçmeli ve kruvazörleri imkânı olduğu kadar küçük yaptırmak suretile sayıya bağlanmalıyız.

3 — 5000 veya daha aşağı tonajda bu türlü kruvazör yaptırmağa imkân bulunmadıkça, 10000 tondan aşağı gemi yaptırmakla harp kuvvetinde yaptığımız özveriliği haklı gösterecek çok sayıda kruvazör yaptıramayız.

4 — Yalnız japonların Yubarisi ve ingilizlerin Arethusası isteklerimize en çok yaklaşabilen iki yabancı kruvazör tipidir. Bu gemiler dahi isteklerimize göre eksiklik gösteriyorlar ve bu eksiklik özel olarak torpito silâhında, uçağa karşı kullanılan silâhlarda ve korunma araçlarında kendisini göstermekte iken hızları lüzumundan fazla yüksektir.

5 — Tasarladığımız « Ajax » ve « Achilles » arasında türlü bakımlardan yapılacak dikkatli bir deneştirme, daha az hızı olduğu halde kuvvetçe üstün bulunan « Ajax » in işimize daha uygun olacağı sonucuna vardırır.

6 — Buna dayanarak aşağıki iki küçük kruvazör tipini aytışmaya sunuyoruz:

a) Değişmiş **Yubari** : 3300 tonluk, 29 mil hızlı, sekiz 5 pusluk top, otuziki 50 çapında makinalıtüfek, 4 üçlü torpito kovanı, 1 katapult ve iki yahut üç uçak, 2 - 3 pusluk zırh kuşak, 2 pusluk zırh güverte.

b) Değişmiş **Arethusa** : 5000 tonluk, 29 mil hızlı, altı 6 pusluk top, 32 otomatik 1 librelik top, 4 üçlü torpito

kovanı 1 katapult ve 2 yahut 3 uçak. 3 - 4 pusluk zırh kuşak, 2 pusluk zırh güverte (eğer tonaj ve diğer karekteristikler elverirse 3 pusluk).

Her ikisinde de bütün topların ateş kavsi imkânı olduğu kadar geniş, seyir yarı kutru imkânı olduğu kadar büyük, makineler dizel motor gemi yaşayış şartları en elverişli ve teknenin imkân gösterdiği kadar top ateşine en az hedef gösterecek tarzda olmalı; manevra kapasitesi azami ve çektiği su asgari olacak, tekneler işletge (kuvvei muharrike) ye ve iyi top plâtformu almağa en elverişli şekilde yapılacaktır.

7 — Bu önergelenen kruvazör şimdiki deniz andlaşmalarının sona varmasile değerini kaybetmez; hakikatte andlaşmaların son bulması yakın geleceği küçük kruvazör yaptırmağa hasretmek için özel bir fırsat olacaktır.

8 — Şimdiki halde yapılmış ve yapılmakta bulunan 25 büyük kruvazörümüz olduğundan, Brooklyn tipi başka gemi yaptırmaktan ise çok sayıda küçük kruvazör yaptırılması donanma için daha elverişli olacaktır.

Sonuç:

Top, torpito ve bomba atışına karşı daha az hedef gösterdiği gibi manevra kapasitesinin üstünlüğü dolayısile değışmiş **Yubari** daha elverişli bir destroyer sancak gemisi olur. Yaşayış şartları, denize dayanıklık ve seyir yarı kutru üstünlüğünden dolayı **Arethusa,** tecim gemilerini batırmağa daha elverişli olabilecektir. Genel olarak ilkinden daha çok sayıda yaptırmamız imkânı olduğundan dolayı işbu tip kruvazörü üstermelidir (tercih etmelidir). Buna karşı ikincisinin üstünlüğü daha fazla vurma ve dayanma kuvveti olmasındadır. Hangi tipin Amerika donanması ihtiyaçlarına daha uygun olduğu 5 ve 6 pusluk topların uçak ve destroyerlere karşı nisbeten daha etkili olmalarına bakar, bu ise bir deneme sorusundan başka bir şey değildir. Ayni zamanda gemi yapı mühendislerimizin 3300 tonluk bir tekneye, yaşayış şartlarını, tekne hızına ve elverişli bir seyir yarı kutruna uydurabilmesine bağlıdır.

İngilizlerin 5200 tonluk tekneyi en çok uygun küçük kruvazör tonajı olarak almış olmaları ihtimalini ve japonların geçen oniki yıl içinde **Yubari** tipinde kruvazör yaptırmamış olmalarını bilmekle beraber edindiğim buclu bilgiye dayanarak değişmiş **Yubari** tipinde kruvazör yaptırılması taraflısıyım. Her iki kruvazör tipinin kesin dizaynleri ve hakiki hareket deneçleri hakkında bilgi olmayınca makul bir seçime varmak imkânsızdır.

Her nekadar yazanın düşünüşleri ancak akademik bakım - dan ilgi sağlayabilirse de, bu yolda bir aytışmanın iyi bir sonuca varması çok iktimlidir. Buna binaen andlaşmaların sona varmasından önce kızağa koyabileceğimiz diğer 20000 tonluk kruvazör yerine hemen üç değişmiş **Yubari** ve iki değişmiş **Arethusa** yaptırılmasını öne süreriz. Bunlar bir yıl kadar çalıştıktan ve bu yolda incelemelere devam edildikten sonra Amerika donanması için en elverişli küçük kruvazör şekli belirmiş olacaktır.

Bununla beraber bizim asıl amacımız düşünmeğe ve aytışmaya yolu açık bulunduracak iki tip kruvazörün karakteristiklerini ortaya sürmektir. Eğer lojikimiz sakat yahut tözlerimiz (faraziyelerimiz) yanlış ise esaslı bir incelemenin işbu hakikati açınlaması lâzımgelir.

Yazan : Dz. Yzb. VEHBİ ZİYA DÜMER

Alman denizaltı savaşlarının siyasal ve süel neticeleri hakkında bir tetkik ve Bu savaşlardan alınan dersler

Acun savaşından evvel almanlarda, İngiltere ile bir savaş vukuunda ingiliz donanmasının alman sahillerine gelip alman donanmasile çatışarak onu yok etmeğe çalışacağı ve limanların yakından ablukasile Almanyaya dışardan eşya girmesine mâni olacağı fikri kuvvetli yer tutmuştu. Bu fikir alman sevkulceyş plânlarının tanziminde ve alman deniz inşaatında da görülür. İngilizlerin yüksek sürat ve büyük çaptaki toplara ehemmiyet vermelerine mukabil almanların sürat ve nısıf kutru seyir gibi en mühim unsurları ihmal ederek kuvvetli zırh ve savaşa dayanır gemiler yapmalarının sebebi donanmalarının herhangi bir taarruzda kendilerini koruyabilmeleri içindi.

Alman savaş plânlarında; ordu, kara cephelerinde savaşırken kıyıların emniyetini temin donanmanın başlıca işi olarak gözüküyordu.

Almanlar, ingiliz sahillerine mayn dökmek, denizaltı gemilerile düşman savaş gemilerini batırmak ve ingiliz donanmasını zayıflatarak her iki donanma müsavi bir kuvvete geldikten sonra düşman donanmasile savaşı kabul etmek yolunu tuttular ve denizaltı gemileri komutanlarından düşman donanmasının zayıflatılması için savaş gemilerine hücum etmelerini istediler. Denizaltı gemileri bu tarihe kadar cephede vazife almamış bulunduklarından bunlardan ne derecede istifade edileceği bütün bahriyelerce meçhul bulunuyor ve bu silâhtan çok büyük işler beklenmiyordu.

İngilterenin savaşa iştirak ettiği 4 - Ağustos - 1914 tarihinden iki gün sonra alman donanma komutanlığı denizaltı gemi-

lerinin seyir ve denize tahammül kudretlerini anlamak, hem de ingiliz ana kuvvetlerine hücum ettirmek maksadile on denizaltı gemisine Şimaldenizinde vazife verdi. Bu denizaltı gemileri üssülharekelerinden 300 mil kadar açılacaklar ve bekleme mevkilerinde kırk saat kadar kaldıktan sonra avdet seyirlerine başlıyacaklardı. Asıl vazifeleri düşmanın ana kuvvetlerine hücum olduğundan hafif kuvvetlere gözükmekten içtinap edeceklerdi. Yalnız avdetlerinde komutanlara istedikleri hadeflere hücum müsaadesi verilmişti.

6 - ağustosta üssülharekelerinden hareket eden bu on denizaltı gemisinden bir tanesi motorlarındaki bir arızadan geri dönmüş iki tanesi de seferden avdet edememişlerdi. Diğer yedi gemi çok şiddetli fırtınalarla mücadele etmiş puslu; sisli ve dalgalı havalarda karakol ve tarassut vazifelerini mükemmelen ifa ederek selâmetle limanlarına avdet edebilmişlerdi. Bu kadar fena hava şeraiti içinde üssülharekelerinden yüzlerce mil uzaklarda vazifelerini muvaffakıyetle başaran bu küçük gemilerden düşman sahillerinde harekât yapıldığı takdirde büyük muvaffakıyetler elde edilebileceği kanaati alman donanma ve denizaltı gemileri komutanlarında hâsıl oldu. Ve müteakıp haftalarda denizaltı gemilerine uzak sularda keşif ve düşmana hücum vazifeleri verilmeğe başlandı. Fakat bu günlerde hiç bir denizaltı gemisinden muvaffakıyet haberleri gelmiyordu. Çünkü denizaltı gemileri düşmana tesadüf edemiyorlardı. Sebebi ise, almanların bu düşünümlerine karşı ingilizler çok başka bir plân tatbik ettiler. O da alman sahillerine ve donanmasına taarruz yerine ingiliz donanmasının kuvvet ve şevketini savaşın sonuna kadar muhafaza etmek ve barış bonuşmalarında elde acunun en kuvvetli donanmasına sahip bulunmak emelile, neticei kat'iyeli bir savaşa girilmediği takdirde gemilerin ziyaının önüne geçilmek. Bunun için de alman deniz tecimini men, Almanyaya dışardan eşya girmesini teminen uzaktan abluka ve Fransaya yapılacak nakliyatı himaye ve İngiltere kıyılarına bir taarruz veya istilâ vaki olursa bunu menetmek gibi bir plân tatbik edildi ve ingiliz ana filosu Şimaldenizinin ıssız limanlarına çekildi.

Düşman sahillerinde sabırsızlıkla bir savaş gemisi gözetliyen denizaltı gemilerinden U 21 eylûlün beşinde düşmana ilk darbeyi vurdu ve komutanı ön yüzbaşı Hersing 8 inci ingiliz filotillâsile Forth körfezi açıklarında karakol yapan 2800 tonluk Pathfinder kruvazörünü batırarak büyük savaşta denizaltı gemilerile ilk defa olarak bir savaş gemisi batırmak şerefini kazandı ve bunu ingiliz bahriyesinin en büyük felâketlerinden biri olan paptan Vedigenin utkusu takip etti. 22 - Eylûl - 1914 te Thems nehri ağzındaki büyük alman mayn tarlasile Holanda sahilleri arasında karakol yapan Hogue, Aboukir ve Kresy adındaki üç zırhlı kruvazör U 9 un hücumuna uğruyor ve biribiri ardınca batıyorlardı.

Bu iki vak'a denizaltı gemilerinin kıymet ve ehemmiyetini bir kat daha arttırdı. I. Teşrin - 1914 te ise alman denizaltı gemileri İrlanda denizine kadar gitmeğe ve Iskoçyayı dolaşmağa muvaffak oldular.

6 - I. Teşrinde U 9, S 116 ingiliz destroyerini bir torpito isabetile ikiye bölerek batırdı. 15 - I. Teşrinde yine bu denizaltı gemisi ingiliz kruvazörü Hawke'ı batırmağa muvaffak oldu. Biribirini takip eden bu cesurane hücumlar denizaltı gemilerinin destroyerlerden bile korkmadıklarını ve çekinmeden ras - ladıkları savaş gemilerine hücum ettiklerini gösterdiğinden Sıkapavloda yatan ingiliz ana filosu bu limanı denizaltı gemilerine karşı gayet tehlikeli buldu ve liman ağzındaki manialar yapılana kadar filolarını Iskoçyanın şimalindeki emin addedilen yerlere çekti. Bu suretle Şimaldenizi boş bırakıldı. Ne çareki almanlar bundan haberdar olamadılar ve ingiliz sahillerine akına cür'et edemediler ve büyük savaşın en büyük fırsatını kaçırdılar.

18 - I. Teşrinde U 27, Burkom Reef açıklarında E 3 ingiliz denizaltı gemisini torpitoladı ve tekmil mürettebatile batırdı. 31 - I. Teşrinde yine bu gemi Dover kanalında ingiliz tayyare gemisi Hermesi torpitolamağa muvaffak oldu. 11 - II. Teşrinde U 12 Doverin şimalinde Niger ingiliz gambotunu batırdı. 23 - II. Teşrinde U 18 U 16, Sıkapavlonun içine kadar girdiler ve büyük donanmaya dehşet saldılar.

Alman denizaltı gemilerinin akıllara hayret verici cesaret ve cür'etleri ingiliz donanmasında tehlikenin çok büyük olduğunu ve bunlarla mücadele için geç bile kalındığını ispat ettirdi. Tecim ve balıkçı gemilerine müracaat edilerek bu küçük gemilerin teslihine ve denizaltı gemilerinin takibine başlandı. 1914 - II. Teşrininde elde mevcut denizaltı muakkiplerine ilâveten 74 yat ve 462 balıkçı gemisinden mürekkep büyük bir ingiliz karakol filosu meydana getirildi.

20 - I. Teşrinde U 17 Gilitra adlı bir ingiliz vapurunu durdurarak batırdı ki bir tecim gemisinin durdurularak batırılmasına ait ilk vak'a bu oldu. 2 - II. Teşrinde Hersing U 21 ile Havre açıklarında Malachita ingiliz vapurunu batırarak ingiliz ordusunun Fransaya olan yolu ilk defa tehdit edildi. 1 - II. Kânun - 1915 te amiral Boyly, komutasındaki beşinci savaş filosile Portlend açıklarında talim yapmakta iken U 24 denizaltı gemisi bu filoya hücum ederek Formidable zırhlısını batırdı. 29 - II. Kânunda U 21 Barrow'u bombardıman etti.

Alman denizaltı gemilerinin ingiliz kıyılarını bombardıman ve muvasala hatlarını tehditleri üzerine ana filo emrindeki destroyerlerden bir çoğunu sulara gönderilerek donanmanın destroyer kuvveti bir hayli azaltılmak mecburiyeti hâsıl oldu.

Denizaltı gemileri düşman donanmasının ana kuvvetlerini ararken bir yandan da tecim gemilerile mücadeleye girişmiş bulunuyorlardı. 31 - II. Kânun - 1915 te İngiltere hükûmeti müttefiklere mensup tecim gemilerinin bitaraf bandıra çekmelerini ve bütün işaretlerini gizlemelerini emretti. İngiltere daha savaşın ikinci ayında Manş kanalının Şimaldenizi kısmında büyük bir mayn tarlası vücude getirdi ve bütün tecim gemilerini İngiltere sahilinde bıraktığı dar bir geçitten geçirterek bunların kontrolunu imkân dahiline aldı ve II. Teşrinin başında ise bütün Şimaldenizini savaş mıntakası ilân ederek bu denizdeki tekmil nakliyatı kontrolunda tuttu.

İngiltere uzaktan abluka ile Almanyayı aç bırakmak ve barışa icbar etmek için yeni yeni mayn tarlaları ve karakol hatları tesis ederken bir taraftan da bitaraf devletleri tazyik ve tehdit ederek bu devletlerin ithalâtını tahdide çalışıyordu.

Almanya bu çok feci vaziyetten kurtulmak için İngiltereye ayni suretle mukabele etmek yani İngiltere ekonomisini tazyik ve İngiltere tecimini mahvederek onu aç bırakmak plânını düşündü. Denizaltı gemilerile İngiltere etrafında bir abluka tesisile bu işi başarabileceğini zannediyordu.

Alman donanma komutanlığı 7 - II. Teşrin - 1914 te deniz kurmay başkanlığına yaptığı teklifte denizaltı gemilerile tecim savaşı yaptığı takdirde İngiltere deniz tecimini tahrip ederek savaşı pek kısa bir zamanda bitirebileceğini ve bunun için de İngiltere etrafında bir abluka tesisinin lüzumlu olacağını bildirmişti.

Böyle bir ablukanın tesisi bitaraf hükûmetler üzerine fena tesir yapacağı ve yeniden bir çok siyasal meseleler çıkaracağı endişesile başbakanlık abluka işinde mütereddit davrandı ve münasip zamanın henüz gelmemiş bulunduğunu beyan etti. Bahriye nazırı büyük amiral Fon Tirpiç te İngiltere ve Irlandanın tamamile ablukasına muvaffak olabilmenin henüz bir hayal olabileceği kanaatinde bulunduğunu ileri sürdü. Ve yalnız Taymisin ablukasını ve bu ablukanın vereceği siyasal ve süel neticeleri beklemenin doğru bulunduğunu iddia etti. Başbakan ile yaptığı mülâkatlarda Flanderdeki üssübahrînin ve bu üssübahrî için inşa ettirilen yeni denizaltı botlarının bitmesini beklemek lâzım geldiğinde ısrar ederek abluka tesisinde istical edilmemesini tavsiye etti.

Başbakan bu konuşmalarda ihtiyar ve tecrübeli amiral ile hemfikir olduğu halde yakında donanmanın başına geçecek olan amiral fon Polun ısrarlarına kanarak denizaltı savaşı için karar vermiş, imparator da bu karara muvafakat etmişti.

4 - Şubat - 1915 te savaş mıntakası Betmanın ve Polun imzalarile neşredildi ve alâkadar devletlere bildirildi.

Bu ilâna nazaran büyük Britanya ve Irlandanın etrafı ve Manş denizi savaş mıntakası oluyordu. 18 şubat tarihinden itibaren de bu mıntakaya giren herhangi bir tecim gemisi tahrip edilecekti. Bitaraf gemiler İngilterenin 31 ikincikanun - daki emir ve talimatı dolayısile düşmandan tefrik edilemiyeceklerinden ayni tehlikeye maruz bulunuyorlardı. Holanda sahilinde 30 mil genişliğinde bir kanal ile Şetlandın şimalindeki sular bu mıntakanın başında bırakılmıştı.

Bu tarihlerde almanların elinde bu işi başaracak miktarda denizaltı gemisi olmadığı gibi üssübahrîler tesis edilmemiş ve denizaltı gemileri komutanları da henüz pişmemiş bulunuyorlardı. Bu sebeplerle Tirpiçten başka amiral Bahman ve Muller gibi şahsiyetler de mıntaka ilânı zamanını pek erken bulmuşlar ve kanaatlerini başbakana söylemişlerdi. Lâkin iş işten geçmiş beyanname neşredilmişti.

Denizaltı gemilerile savaş başlamadan bir hafta evvel yani 12 şubatta Amerika tehditkâr bir lisanla ablukaya itiraz etti ve yolcuların hayatlarının korunmasını talep etti, ki bir denizaltı savaşında buna imkân yoktu.

Almanya satvet, haysiyet ve kudretine en büyük bir darbe olacak olan bu savaşı durdurmak yolunu tutmaması lâzımgelirken bütün denizcilerin düşünüşü hilâfına ve hiç bir makamın fikrini almadan başbakan Amerikaya cevap vererek notanın yanlış anlaşıldığını ve memnu mıntakada yalnız düşman tecim gemilerinin tahrip ve bitarafların serbest bırakılacaklarını bildirdi. Ve Almanyanın bitaraflar indindeki kredisini kırdı.

Donanma 14 şubatta yani denizaltı savaşının başlamasından dört gün evvel şu emirleri aldı.

a) Siyasal vaziyetler dolayısile bitaraf bandıra ile seyreden tecim gemilerine hücum edilmemesi.
b) Tecim savaşı 18 şubatta başlıyacaktır. Başlama tarihini imparator bildirecektir.

Bu emirlerle neticesinden çok şeyler beklenen denizaltı savaşı başlanmadan öldürülmüş ve Almanya büyük bir hata eseri olarak erkenden verdiği denizaltı savaşı kararından yine büyük bir hata olarak vazgeçmiş oluyordu. Siyasa adamları ile savaşı idare eden şahsiyetler arasında fikir birliği olmaması ve sonu düşünülmeden verilen acele kararlar bu neticeyi doğurmuştu.

Deniz kurmay daşkanlığının gayretleri ile nihayet 22 şubatta bitaraf gemilerin selâmetini temin etmek şartile denizaltı savaşı başlandı. Bitaraf bandıraların sui istimali dolayısile muvaffa-

kıyet pek az oluyor ve bir çok kaçak eşya bu gemilerle İngiltereye naklediliyordu.

Siyasa adamlarının korkaklığı İngiltere tecimini biraz tahdit etmekle beraber serbestisini temin ediyor ve üstelik bitaraf tecim gemisi şekline sokulan bir çok kapan gemilerile alman denizaltı gemileri avlanıyordu. Denizaltı gemileri komutanları büyük müşkülâtlarla uğraşarak düşman gemisi aramağa ve bu savaşı devam ettirmeğe çalışıyorlardı, lâkin mayısın 17 sinde Luzitanyanın batırılması ve içindeki Amerika yolcularından bir kısmının boğulması üzerine Amerika denizaltı savaşının tatilini istedi. Siyasa adamları bu müşkül vaziyet karşısında yine sert davranamadılar ve büyük yolcu vapurlarının hiç birisine hücum edilmemesine karar vererek bot komutanlarını çok müşkül mevkide bıraktılar.

Ağustosun on dokuzunda Arabik vapurunun batırılması üzerine küçük ve büyük hiç bir yolcu gemisine hücum yapılmaması kararı verilerek Amarikaya bildirildi ve hatalar bu suretle teselsül ettirilmiş oldu ve bu emirlerin arkasından İngilterenin garp sahilinde denizaltı savaşı tatil ettirilerek Akdenizde ve Şimaldenizinde savaşa devam olundu.

1915 senesinde fazla tahdidata uğrıyan denizaltı savaşı ümit edilen neticeyi vermemekle beraber düşman memleketlerinde mevaddı gıdaiyenin ziyadesile pahalılaşmasına ve eşya fiyatlarının artmasına sebep oldu. Bu savaş esnasında bir çok tecim gemisi batmış olduğundan bilhassa İngilterenin dış tecimi sarsılmış bulunuyordu. Eldeki vapurların bir kısmının da süel hususatta kullanılması yüzünden müşkülât daha ziyade artıyordu.

1915 teki denizaltı savaşı neticelerinden alınan dersler üzerine bilâkayit ve şart denizaltı savaşı yapıldığı takdirde tecim gemilerinin tonaj zayiatının hiç bir suretle önüne geçilemiyeceği ve bu suretle İngiltere can damarından vurularak sulhe icbar edilebileceği tahmin edildiğinden alman deniz kurmay başkanlığı 1916 senesi için denizaltı savaşının bütün tecim gemilerine karşı yapılması hususunu ısrarla teklif etti ise de dış siyasa nazarı itibara alınarak bu teklif kabine tarfından reddedildi.

24 - Mart - 1916 da 300 Amerika yolcusunu taşıyan Susex vapurunun kanalda batırılması üzerine Amerika tarafından verilen nota üzerine kabine denizaltı savaşının derhal terkini ve denizaltı gemilerinin yalnız süel hususatta istimalini kabul ederek Amerikanın önünde bir kere daha boyun eğdi ve denizaltı gemilerini telsizle geriye çağırttı.

1916 senesi donanma, genel kurmay ve kabine arasında münakaşalarla geçti ve alman denizaltı gemileri bütün tahditlere rağmen:

Mayısta	129100	
Temmuzda	108000	
Ağustosta	118000	
Eylûlde	230400	
I. Teşrinde	353600	
II. Teşrinde	168000	
I. Kânunda	375100	tonilâtoluk gemi batırabildiler.

1916 Eylûlünde imparatorun huzurunda toplanan ve Hindenburg, Lodendorf amiral Holçendorf, amiral Kapele, dış ve Harbiye bakanlarının iştirak ettiği büyük bir toplantıda denizaltı savaşı görüşülmüş ve hiç bir karar verilememişti.

Vaziyetin günden güne fenalaşması ve savaşın uzaması üzerine 1916 birıncikânununda Almanyanın yaptığı sulh teklifinin itilâf devletleri tarafından reddedilmesi üzerine bıçağın kemiğe dayandığı ve herçebadabat bu mücadeleyi neticelendirmeğe azmeden alman komutan kurulu İngiltereyi can damarından vuracak olan bilâkayit ve şart denizaltı savaşına 1 - Şubat - 1917 de başlanmasına karar verdi. Çünkü ordu tarafından düşmanın sulhe icbarı ümitleri kalmamıştı. Alman süel makamatı İngilterenin yalnız denizden ve denizaltı gemilerile barışa zorlanabilineceğini başbakana kabul ettirmişti.

Başbakan Rayhştağda verdiği bir söylevde:

(Mareşal Hindenburg, bir kaç gün evvel vaziyeti bana şu suretle tavzih etmiştir. Cephemiz, her tarafta muhkemdir. Askerin zihniyeti, ahvali maneviyesi mükemmel, süel vaziyet bilâkayit ve şart denizaltı savaşının davet etmesi memul olan neticeyi kabul edebilmemize müsait, böyle bir denizaltı savaşı

herhalde düşmanları ızrar edecek en müessir bir vasıta olmak sebebile bundan böyle başlamak lâzımdır. denizaltı savaşında kazanılan tecrübelere müstenit kanaatimize göre İngiltere bu silâh ile sulhe icbar edilecektir. Müttefiklerimiz bizimle hem fikirdir. Avusturya bizim teşebbüsümüze filen iştirak eylemektedir. Biz İngiltere ve Fransanın garp sevahili etrafında düşman memleketlerine girmek istiyen her bir tecim gemisini imha etmek üzere bir memnu mıntaka tesis ederken Avusturyada İtalya kıyılarını abluka altına alıyor. Memnu mıntaka dışında bütün bitarafların biribirlerile münasebat ve münakalâtı serbesttir. Amerikaya daha 1915 te yaptığımız gibi muayyen şerait tahtında bazı ingiliz limanlarile emin yolcu nakliyatı için müsaadatta bulunacağımızı bildirdik. İçimizde kimse, kıyam ettiğimiz teşebbüsün ciddiyeti karşısında gözünü kapayamaz, burada hayatımız, mevcudiyetimiz mevzuubas olduğunu 1914 Ağustosunun dördüncü gününden itibaren her kes bilir. Barış teklifimizin ademi kabulü ile bu hususa kanlı bir hat ile işaret edilmiştir.) demiş ve denizaltı savaşı için dinleyenleri iknaa çalışmıştır.

Alman denizaltı gemileri aldıkları emir üzerine derhal faaliyete geçmişler ve şubatın birinci günü 40000 ve yedinci günü 52000 ton gemi batırmışlardı.

21 - şubatta Rayhştagda bahriye nazırı amiral fon Kapele söylevinde: (Bahriyenin bilâkayit ve şart denizaltı savaşına talik ettiği emellerin yalnız husul bulmakla kalmayıp hattâ intizarın fevkında neticeler elde ettiğini, İngilterenin cebir ve tehdidile ingiliz matbuatının gemi garkıyatını muntazaman ketmeylemesine nazaran daha şimdiden emin rakamlarla meydana atılmanın tabiatile güç bir iş olduğunu, bir çok botların büyük sahai hareketlerine ve aldıkları talimata göre henüz akınlarından limanlarına avdet etmemiş bulundukları halde bile neticenin bahriyenin intizarını aşmış olduğunu daha bugünden temin edebilirim. Şimaldenizinde hemen bütün seyrüsefer muattaldır. Bitaraf seyrisefain adeta grev halindedir. Bahriye denizaltı savaşının bundan böyle alacağı şekli inkişafa azami emniyetle intizar eyler, alman ulusunun bu savaş şek-

ine talik ettiği emeller, intizarlar bu güne kadar zahir olan netayiç ile tamamen muvafık bulunmuştur.) demiş ve şiddetle alkışlanmıştır.

Almanyanın mukadderatının kendilerine teslim edildiğini bilen denizaltı gemileri komutanları biribirlerile yarış edercesine çalıştılar ve hayatlarını istihkar ederek memleketleri hesabına ileri atıldılar ve :

Şubat	1917 de	781500	
Mart	»	885000	
Nisan	»	1091000	
Mayıs	»	869000	
Haziran	»	1016000	
Temmuz	»	811000	
Ağustos	»	808000	
Eylûl	»	872000	
I. Teşrin	»	674000	
II. Teşrin	»	607000	
I. Kânun	»	703000	tonilâtoluk gemi batırdılar.

Acun savaşının beşında itilâf devletleri 30 milyon tonilâtoluk tecim gemisine malik bulunuyorlar ve bir yandan da mütemadiyen yeni gemiler inşa ediyorlardı. 1914 ağustosunun birinci gününden 1917 martının birinci gününe kadar yeniden yapılan tecim gemilerinin mecmu tonajı 2542000 tonilâtoyu buluyordu. Fakat denizaltı savaşının şiddeti gemi zayiatını daima yeni inşa olunan miktardan fazlalaştırıyor ve her ay umumî yekûn bir miktar azalıyordu. Yeni inşa olunanlar da dahil olduğu halde umumi tonajdan :

Mart ayında	% 3.31		
Nisan	»	% 4.2	
Mayıs	»	% 3.48	
Haziran	»	% 4.2	
Ağustos	»	% 3.49	
Eylûl	»	% 3.59	ton batırılmış bulunuyordu,

Almanlar 1917 senesindeki bu savaş için nisanda 116, haziranda 134, ağustosta 134, I. Teşrinde 146, ve I. Kânunda 137 denizaltı gemisini seferber bulundurmuşlar ve :

II. Kânunda	4
Şubatta	3
Martta	6
Nisanda	1
Mayısta	5
Haziranda	3
Temmuzda	4
Ağustosta	11
Eylûlde	1
I. Teşrinde	12
II. Teşrinde	7
I. Kânunda	9

ki ceman 66 denizaltı gemisi zayi etmişlerdir

Bunlara mukabil :

II. Kânunda	6
Şubatta	3
Martta	4
Nisanda	4
Mayısta	6
Haziranda	8
Temmuzda	16
Ağustosta	12
Eylûlde	8
I. Teşrinde	12
II. Teşrinde	5
I. Kânun	5

gemi yeniden inşa olunarak filotillâda vazife almıştı.

İtilâf devletleri ise girdikleri bu çok müşkül vaziyetten kurtulmak için denizaltı gemilerile şiddetle mücadeleye giriştiler. Ve mayin manialari, karakol gemileri, muakkipler, kapan gemileri ve uçaklarla denizaltı gemisi avcılığına başladılar. Alman botlarını limanlarda kapamak için çok büyük mayn manialari vücude getirdiler. 250000 amerikan maynı Şimal denizinin şimalini kapamak üzere Norveç ile Orkat adaları arasına döküldü. Bu mania için 20 büyük mayn gemisi çalıştırıldı ve günde ancak 5520 mayn atılabildi.

Denizaltı gemilerine karşı yapılan bu şiddetli mücadele neticesinde bu gemilerin muvaffakıyatı % 70 den % 50 ye

düştü. 1918 de ise mücadele teşkilâtı süratli muakkipler ve avcı botlarile takviye edildi ve bunların hepsi su bombalarile teçhiz edildiğinden denizaltı botu zayiatı arttı.

Almanlar bir taraftan kapan gemileri ve diğer taraftan muakkiplerle mücadele ederken bir taraftan da büyük kruvazörler yaparak Okyanusa çıktılar ve uzak sularda tecim savaşı yapmağa başladılar. Ezcümle bunlardan U 155 temmuz 1917 de Azores adalarında, U 156 Afrika sahilindeki kabloları kesti ve Maderyayı bombardıman etti. U 152 Kanarya ve Azores adalarında tecim savaşı yaptı. U 153 ve U 154, Liberyayı bombardıman ve telsiz istasiyonunu tahrip etti. U 151 Amerika sahillerine mayn döktü.

1918 senesinde itilâf devletlerinin bütün mesailerine rağmen denizaltı savaşı devam etti ve birçok alman denizaltı gemileri ziyaa uğramakla beraber :

II. Kânunda	672000
Şubatta	680000
Martta	689000
Nisanda	652000
Mayısta	614000
Haziranda	521000
Temmuzda	550000
Ağustosta	420000
Eylûlde	540000
I. Teşrinde	118500 ton batırıldı.

1918 senesi II. Teşrininin 9 uncu günü UB 50 Cibralta açıklarında Birtannia zırhlısını batırdı ki bu gemi denizaltı savaşının batırdığı en son gemi oldu.

Büyük savaş içinde almanların batırdıkları gemilerin tonaj mecmuu hakkında muhtelif membalar muhtelif yekûnlar vermektedirler. Almanların hesabına nazaran batırılan tecim gemilerinin tonajı 15.5 milyon tonilâto ise de bir ingiliz membaına nazaran denizaltı savaşında :

İngiltere	7793000	tonilâtoda	2217	gemi
Fransa	696000	»	338	»
İtalya	742000	»	230	»

Yunanistan	406000	tonilâto	165	gemi	
Amerika	241000	»	80	»	
Japonya	120000	»	28	»	zayi etmişlerdir.

Bunlardan mada 8008000 tonilâtoluk gemide yaralanmış ve savaş müddetince işe yaramıyarak bağlamıştır.

II. Teşrin 1918 tarihine kadar yalnız ingiliz tecim filosunun % 14.6 sı ve Okyanus vapurlarının % 17.7 si zayi olmuş bulunuyordu.

Bütün savaş müddetince Almanya tam 360 denizaltı gemisi kullanmış ve bunlardan 184 tanesini zayi etmiştir. İngiliz membalarına göre zayi olan gemilerden :

41	tanesi	Mayn ile
34	»	Su bombası ile
23	»	Musademe »
20	»	Top ateşi »
19	»	Denizaltı gemisi ile
13	»	Kapan gemisi »
6	»	Ağ »
4	»	Uçak bambası »
9	»	Kaza
9	»	Şüpheli
14	»	kendi mürettebatı tarafından zayi olmuş ve 7

gemi de bitaraf limanlara iltica etmiştir.

30000 insanın ve takriben 120 milyar mark kıymetinde servetin mahvına sebep olan denizaltı savaşı Almanyayı muzafferiyete kavuşturamadı. Ve 11 ikinciteşrinde tatbik edilen mütareke şartlarına tevfikan 14 gün içinde tekmil alman denizaltı gemileri itilâf devletlerine teslim edildi.

Almanya 1915 senesinde denizaltı savaşını ilân ettiği vakit elinde ancak 24 denizaltı gemisi vardı ve Akdenizde, Flanderdeki üssübahrilerde henüz tesis edilmemiş bulunuyordu.

Almanya evvelâ üssübahrilerini tesis edecek ve bir denizaltı savaşı için lâzım olan miktarda dezaltı gemisini inşa edecek ve sonra memnu mıntaka ilân edecekti. Bunu yapmadı ve savaşı ilânda çok acele etti. Bitarafların ve bilhassa Amerikanın itirazları alman siyasa adamlarını korkuttu ve derhal savaştan vazgeçildi. Bu da itilâf devletlerini bu savaş için hazırlanmalarını inteç etti. Ve Almanya her şeyi göze alarak 1917 senesinde savaşa karar verdi ve şiddetle tatbik etti. Eger bu savaş 1915 de veya kara cephelerinin vaziyeti, siyasal vaziyet, alman ulusunun ruhî vaziyeti itibarile en müsait olan 1916 da tatbik etse idi yüzde yüz muvaffak olacaktı. Fakat her iş bitmiş ve büyük savaşın kaybedileceği tahakkuk ettiği bir devirde mücadeleye girişti ve neticeyi kaybetti.

Halbuki Almanya bilâkayit ve şart denizaltı savaşının ilk günlerinde büyük savaşı kazanmak üzere bulunuyordu. Amerikanın savaşa iştirakinde Avrupa sularına gelen Amerika donanması komutanı amiral Simis Celiko ile yaptığı bir görüşmede; Celiko, şubatta 536000 ve martta 900000 tonilâtoluk gemi battığını ve nisan içinde ayni miktarda olabileceğini hesap ettiğini ve bu halden ziyadesile endişe etmekte olduğunu ve zayiat böyle devam ederse savaşa devama imkân kalmıyacağını söylemiştir.

Amiral Simisin bu hale karşı ne gibi tedbir almak fikrindesiniz sualine kudretimiz dahilinde her şeyi yapacağız fakat vaziyet pek vahimdir, herkesin müzaharetine muhtacız demiştir.

Gerek amiral Simis ve gerekse Celiko 1917 yazında savaşı kaybettiklerine kani bulunuyorlardı.

Almanya çok geç kalmıştı, 1917 deki muvaffakıyatı 1916 da yapmış olsaydı savaş behemehal kazanılacaktı. Halbuki 1917 ve 1918 de her devlet denizaltı gemilerile mücadeleye germi verdi. Gerek fen adamları ve gerek teknik adamları gece ve gündüz bütün mesailerile denizaltı gemilerini imha vasıtalarını aradılar.

Dinleme aletleri, süratli takip motorları, avcı motorları, antenli maynlar ve su bombaları icat edildi. uçaklar bu iş için yetiştirildi ve konvoy usulleri meydana getirildi. Denizaltı gemilerine karşı her çareye baş vuruldu.

Fransızlar 1916 da 550, 1917 de 790 ve 1918 de 960 denizaltı avcısı kullandılar. İngilizler ise savaşın sonunda 5000 denizaltı avcısına sahip idiler. Gemiler zikzak rotalarla genel tecim yollarından başka yollar takip ettiler. Meselâ Cibraltıdan

Londra 1313 mil iken bu yolda seyrüsefer eden gemiler 3560 mil katediyorlardı.

Telsiz kerterizinin kifayetini arttırmakla alman denizaltı gemilerinin de mevkileri tayin ediliyor ve tecim gemileri bu yollardan uzağa çekiliyordu.

1917 de konvoy usulünün tatbikına başlandı ve ağustosa kadar 8825 gemi konvoy ile selâmetle limanlarına getirildi ve bunlardan ancak 14 gemi batırıldı. 1917 Birinciteşrininde Akdenizde de konvoy usulü tatbik edilmeğe başlandı ve 6539 gemiden ancak 102 gemi hücumla batırılabildi.

Bu usullerin yardımile denizaltı gemilerinin muvaffakıyetleri hayli azaltıldı, lâkin sigorta fiatleri ve navlun dehşetli arttı ve ingiliz ekonomisini ziyadesile sarstı. Meselâ, savaştan evvel 2,5 şilin olan sigorta ücreti 7 ingiliz lirasına ve navlunlar da 40 misline çıktı. İngiltereden İspanya veya Portekize bir ton kömür 15 şilin iken 25 ingiliz lirasına çıktı. Fransa, İtalya gibi memleketler, mevaddı gıdaiye, kömür ve infilak maddeleri ve çelik gibi dışardan getirttikleri eşyaları tedarik edemez oldular.

Denizaltı savaşı iki sene gibi uzun bir fasıldan sonra başlamasa idi savaşı Almanya yüzde, yüz kazanmış bulunacaktı. Hazırlıksız başlama ve başladıktan sonra da siyasa adamlarının korkaklığı Almanyaya pahalıya maloldu ve İtilâf devletlerini zafere ulaştırdı.

Yazan : E. L. Champness Çeviren : Yzb. FARUK ERLER

Muhrip dizayninin gelişme yolu

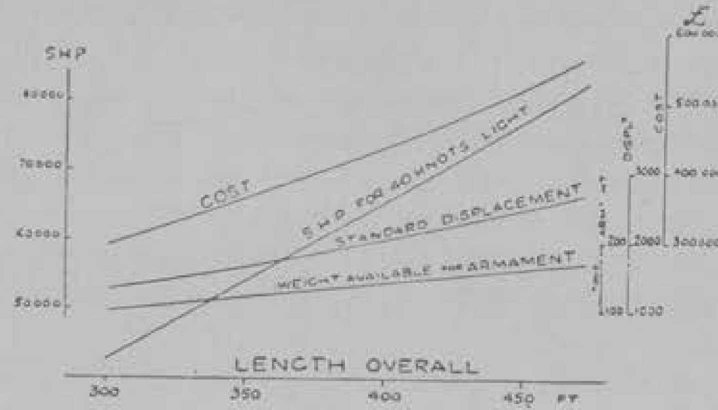
Deniz inşaatı ileri gelen yabancı bir deniz subayı tarafından strateji (sevkulceyş) tatbikatı olarak tarif edilmiştir. Bu tarif, savaş teknelerinin dizayn ve inşaatile ilgisi olanları, Büyük savaşa dair resmi vesikalara dayanan neşriyatı takip ederek ve şahsi edinilmiş tecrübeleri muhtelif temaslarla toplıyarak, dizayni bu tecrübelere göre ıslah etmeğe sevkeder. Bunun gibi malzeme ve diğer koruyucu silâhlardaki ıslahat ve tekemmülât ta, meselâ 1914 - 1918 pratik deneçile ortaya çıkan ve yer alan uçak ve kimya savaşı gibi, daima gözönünde tutulmalıdır.

Her nekadar diğer gemi tiplerinin lüzumu veya yaşaması üzerinde fikirler karşılaşırsa da, muhriplerin lüzumunda ve her zaman için vazgeçilmiyecek bir araç olduğunda herkes birleşmiştir.

Bu sınıf gemilerde elde silâhlar için mevcut olan ağırlığın top ve torpitoya ayrılma nisbeti münakaşaya yer açabilir; hele bugünkü savaş gemilerinin torpito korunma tertibatının mükemmeliyeti ve su yüzünden atılan torpitonun gerçek savaştaki muvaffakıyet ihtimalinin azlığı noktasından bu münakaşa yerinde olur. Fakat elde edilen tek tük iyi sonuçlar bugün, bu iki silâh arasında ekseri dizaynlerde görülen şekildeki denkleşmeği doğru göstermektedir. Büyüklük, sürat ve genel dizayn meseleleri, düşünülecek oldukça mühim noktalar ortaya atmaktadır.

1912 de inşaiye mühendisleri sosyetesi toplantısında yapılan bir münakaşada müteveffa Kont Brassey demişti ki : « Bizim gemilerimiz daima başkalarının elindeki küçük gemilere karşılık olmak üzere dizayn edilmekte devam edecek ve daima daha iyi olacaktır. Başka türlü söylemek lâzımgelirse tip eb'adı büyültmekle tekâmül edecektir. » Antlaşmalar, ekonomi vesair sebep-

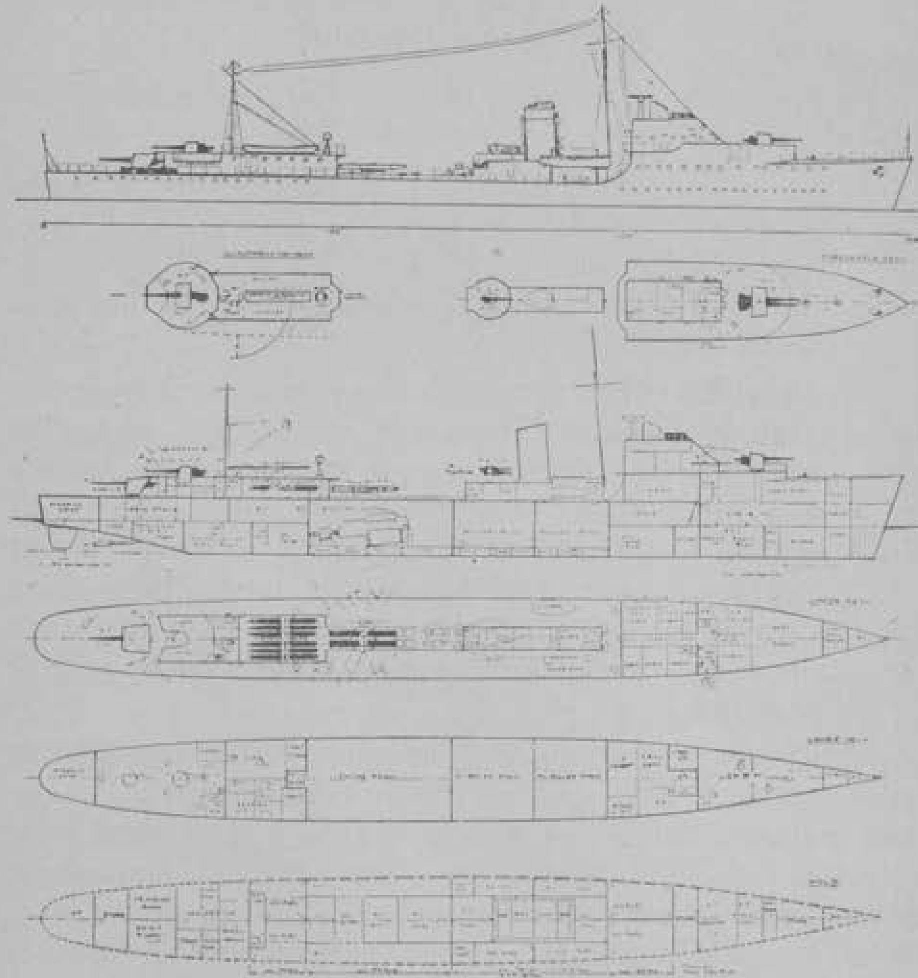
lerle hiç bir tahdide tâbi bulunmayınca, muhtelif sınıf savaş gemilerinin tekâmülünü tetkik edenler için bu sözlerdeki gerçeklik meydandadır. Fakat bu şekildeki tekâmülde de bir zaman gelir ki, büyüklüğün artması tip için konulmuş olan sınırları aşar ve mikyasın öte tarafına atlıyarak orada daha küçük tiplerin ortaya çıkarılmasına ihtiyaç gösterir. Fransız, italyan ve



Şekil — 1

japon bahriye mühendislerinin muhrip tipinde yüksek süratli zırhsız tekneler meydana getirmek yolundaki gayretleri bu mütaleayı teyit eder mahiyettedir. Bu gayretle kısa müddetler için (44,5 mile kadar) yüksek süratler elde etmek üzere icap eden kudreti (80,000 şaft beygir kuvveti) sığdırabilmek üzere normal muhriplerden çok üstün büyüklükte gemiler meydana gelmiştir. Diğer deniz kuvvetlerinde bu büyük teknelerin bulunması - Fransa ve Japonyanın bu tipten 30 ar teknesi, İtalyanın ise 15 teknesi vardır - ingiliz filotillâ rehberlerinin sayısı ve büyüklüğü hususunda tenkitlere yol açmıştır. İngilterenin savaştan sonraki dizaynden olmak üzere bu sınıftan 6 - 7 gemisi vardır. Büyük tipin, donanma ile her türlü hava şartları altında beraber harekât yapabilmesi yönünden kullanış kabiliyetinin yüksekliği inkâr götürmez; fakat bu suretle vücude gelen tipin muhribin yerine geçip geçemiyeceği ve bu tipin bugün büyük cüzütamlar haline gelmiş bulunan hafif kruvazörleri doğuran hafif skavtlara dönüş olup olmadığı iyice araştırılmağa değer. Bu gelişme belki tabii olmakla beraber gariptir.

Savaş gemisi dizayni gözünden, büyüklüğün artması fazla saha temin eder, bu fazla saha bir çok yardımcı tesisatın konulmasına imkân verir, bu da ağırlığın artmasına sebep olur. Muhrip tiplerinde herhangi ufak bir sıklet artması, sürat üzerinde hemen tesirini göstereceğinden, bu gibi tesisatla döğüş kifayetindeki kazancın, süratteki kaybı tazmin edip etmiyeceğini iyice düşünmek lâzımdır. Küçük tiplerde hacim ve muvazenetin muayyen hadler dahilinde kalması, bu gemilerde birinci derecede gelen ana silâhlar ve sürat için lüzumlu görülen her aletin



Şekil — 2

ulu orta konulabilmesine mânidir. Masrafın fazlalığı, muhriplerin ödevlerini görecek sayıda büyük tiplerin tedarikine set çeker. Ayni zamanda bir filotillâ rehberini, komuta ettiği filotillâ gemilerinden daha büyük ve daha denizci yapmakta da pek faide yoktur. Yeni yunan muhripleri (İtalyan dizayn ve inşası) mutavassıt silâh ve yüksek süratle rehber tipini daha iyi temsil eder. Fransa nisbeten daha az, fakat gambot sınıfından çok üstün, süratte küçük cesamette filotillâ rehber gemilerini yeniden ortaya koymuştur; Japonya da yeni inşa edilmiş bu sınıf gemilere maliktir.

Muhriplerin ödevleri

Muhripler dizayne müessir olan vasıfları cihetinden iki sınıfa ayrılırlar : -

a) Ana filo ile gerek perdeleme, tarassut ve gerekse torpito hücumları için beraber harekâtta bulunan muhripler. Bunlarda esas silâh torpitodur ve bu ana silâhın adedinin uzun devam edecek hareketlere yetişecek miktarda olması lâzımdır.

b) Denizaltı avcılığı, mayn dökme ve tarama, karakol, refakat, korsanlık, tecim tahribi vesaire gibi ödev alan muhripler. Bunlar daha ziyade küçük gruplar halinde veya yalnız başına harekât yaparlar. Güvendikleri esas silâhları toptur. Bunun için, alâkadar oldukları hususi ödevlerin icap ettirdiği teçhizatı da taşıyabilmek üzere - mayn, su bombaları, arama tarama aletleri vesaire gibi - daha az miktarda torpito silâhile iktifa edilmek lâzımdır.

Muhribe savaşta düşen ödev ne olursa olsun, hücumda ve hattâ müdafaada bile tipin ne hâkim karakteristiği, elde edilmesi mümkün olabilen en yüksek sürattir. Yüksek sürat refakat ödevi veya tecim tahribi için o kadar lüzumlu olmıyabilir, fakat bunlar yardımcı ödevler olduğu için, hususi refakat gambotları tarafından, olmazsa eski muhripler tarafından deruhde edilir. Yukarda (a) da gösterilen ödevleri yüklenecek geminin

süratinin fazla olması icap eder. Filonun büyük cüzütamlarının vasati süratlerinin normal terakki ile gitgide yükseleceği hemen muhakkak gibidir.

Süratin yüksekliği ile beraber, bu gemilerin filonun büyük gemilerinin harekât yaptıkları her havaya dayanacak kabiliyette olması, yani denizcilik kifayetinin yüksek olması lâzımdır. Bu noktaların şayanı memnuniyet bir şekilde halli, ancak büyüklüğün artması, yani maimahrecin çoğalması ve Skavt sınıfına yaklaşan bir tipin ortya konulmasile kabildir. Fransızların Tiger sınıfı ve onu takip eden sınflarile, italyanların « Esplorati » leri bu evsafa yaklaşır.

Silâhların tahdidi

Umumiyetle büyüklüğün atrtması, hacmin müsaadesi dolayısile silâhların sayısını artırmasını mucip olmuşsa da, silâhlara ayrılan ağırlığın hudutları dahilinde, hücum silâhlarının çapını arttırmak yoluna gidilmemiştir. Silâh çapları ancak pek küçük hadler dahilinde değişmektedir. Cetvel 1 deki büyük rehber tiplerinin evsafının mukayesesi (basılmış malûmattan alınmıştır) bu noktayı daha ziyade aydınlatır.

Başka bir eserde müteveffa Sir William White demiştir ki: « Deneçler isbat eder ki insan kuvvetile idare edilen en büyük seri ateşli topun mermisi 100 libreden (45.4 Kg.) ağır olamaz. » 4, 4.7,5.5 ve 6 pusluk topların mermileri mütenazıran 31, 50, 82 ve 100 libre ağırlığındadır. Bu düşünce muhriplere tatbik edildiği zaman, insan kuvvetile idare edilebilecek mermi sıkleti, muhribin denizli havalarda fazla çırpınması dolayısile, takriben dakikada 8 atım gibi makul bir atış süratile, 60 libre yakinindedir; bu da kullanışlı seri ateşli topun çapını bugünkü tiplerde bulunan 4.7 - 5 pusluk toplarla tahdit eder. Büyük savaşta deneç ile de teyit olunmuştur ki, 6 pus çapındaki top hattâ 1800 - 2000 ton büyüklüğündeki muhriplerde bile uygun sonuç vermez.

Takriben 5 pustan yukarı çaptan itibaren, topun herhangi bir kudret vasıtasile hareket ettirilmesi lüzumu, cepane asansorları ve buna benzer ihtiyaçlar dolayısile sıklet ve hacim

zorlukları meydana çıkar. Bunun gibi, bugünkü dördüzlü torpito kovanları da - 21 pusluk - daha büyük kuturda kullanılması imkânına rağmen, gerek torpitonun tulü, ağırlığı ve gerekse faal vaziyette kovanların güvertede engel olması yönünden hemen hemen gayeye varmıştır. Şekil — 1 de, hafif maimahreçle 40 mil deneç süratinde muhrip tipleri için, uzunluk kaide olmak üzere kudret, fiat, maimahreç ve esliha gibi başlıca evsaf grafik olarak gösterilmiştir. Bu dayagramdan alınacak ders, cetvel II. de hulâsa edilen sonuçların mukayesesile daha açık olarak meydana çıkar.

Cetvel I.

	Tulü kâmil kadem	Standart maimahreç ton	Top silâhı	Torpito silâhı	Dizayn sürati
Codrington ingiliz	340	1540	5-4.7′	8-21′	35
Mogador sınfı fransız	410	2570	5-5.5′	9-21.7′	37
Vauban « «	440	2440	5-5.5′	6-21.7′	36-37
A. Pigafetta ıtalyan	352	1628	6-4.7′ *	6-21′	38
Leone sınıfı «	372	1526	8-4.7′ *	4-21′	34
Fubuki « Japon	380	1700	6-5′ *	9-21′	34
Porter « amerikan	neşredilmiş resmi malûmat yoktur.				
Söylendiğine göre:	355	1850	6-5′	8-21′	37
Dubrovnik Yugoslav	375	1880	4-5.6′	6-21′	37

* Çift kundak.

** Bu gemilerin bir çoğu hafif maimahreçle sürat tecrübelerinde 40 milden yukarı sürat elde etmişlerdir.

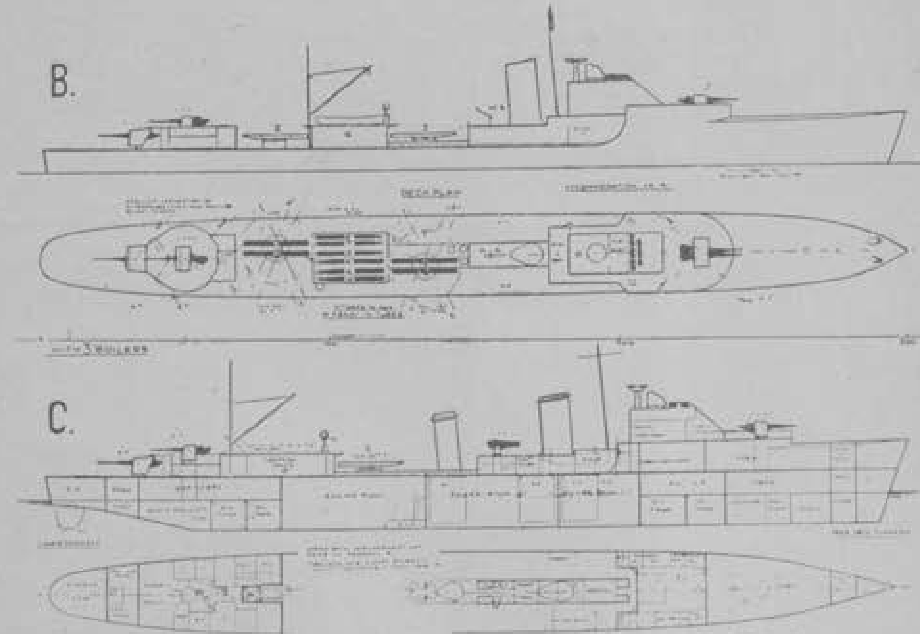
Cetvel II.

Tulü kâmil kadem	300	350	400	450
Beher gemide silâhlara ayrılan sıklet ton	100	120	140	160
Ayni para ile tedariki kabil gemi adedi	54	43	36	30
Gemilerdeki mecmu esliha sıkleti ton	5400	5160	5040	4800

Burada muayyen ve sabit bir para ile inşa edilebilecek gemilerin adedi ve buna tekabül eden esliha sıkleti gösterilmiştir. Bu şekilde ayni para ile elde edilebilecek gemilerin adedinin mühim mikdarda azaltmasile beraber denizcilik evsafının yükselmesine mukabil, müessir hücum silâhlarından da derece derece kaybedilmektedir. Bunun için bütün ödevleri görmesi imkân haricinde olan orta bir tipin yerine, iki tip muhrip kabul etmek lâzımdır:-

1 — Yukarda bahsedilmiş olan büyük skavt tipi.

2 — Mühendislerin artık unutmak üzere oldukları küçük tipin tekemmül etmiş şekli.



Şekil — 3

Cetvel III.
300 kadem tulü kâmilde muhtelif projelerin tafsilâtı

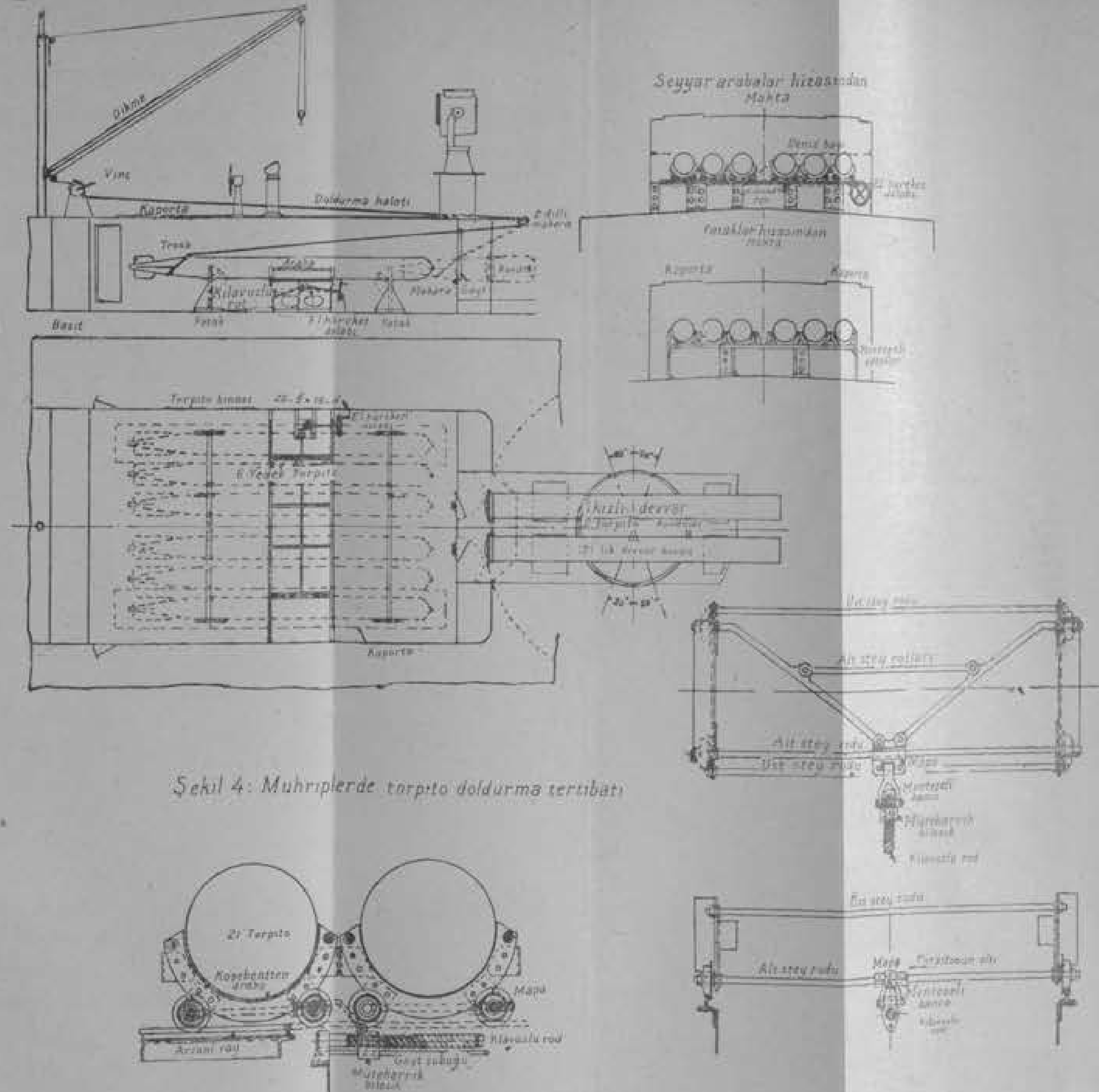
Dizayn	A	B	C	D
Şekil	2	3	3	7
	2 kazan	2 kazan	3 kazan	Motor
Silâhlar: Top	Hepsinde 4-4.7 pusluk			
21 pusluk torpito	8	10	8	10
Ağırlıklar:				
Tekne, teçhizat ve silâhlar	662	670	662	670
Makine	470	470	520	600
Standart maimahreç	1132	1140	1182	1270
Mayımahruk	350	350	350	150
İhtiyat fit suyu	18	18	18	—
Yüklü maimahreç	1500	1508	1550	1420
Yüklü maimahreçte çektiği su	10'.6"	10',6.5"	10,9"	10,1.5"
Yüklü maimahreçte merkezi muvazene irtifaı	1.30"	1.30"	1,50"	2.50"
Ortada en az fribord	8.0"	7,11.5"	7,9"	8.4,5"

Büyük savaş esnasındaki muhriplerin 6',3" olan fribordlarile bu günkü büyük tiplerde 8',6" olan fribordu mukayese ediniz.

	A	B	C	D
Şaft beygir kuvveti Normal	36000	36000	36000	32000
Bir saat için overload	41000	41000	41000	37240

	A, B	C	D
Süratler:			
Tecrübe maimahreci (mayimahruk hareketten itibaren 6 saat yetişecek kadar, diğer teçhizat tamam) ton	1185	1235	1285
Normal kudretle sürat	38 1/2	38	35 3/4
Overload « «	40 1/2	40	38 1/4
En hafif tecrübe maimahreci (malzeme ve cepane yok, asgari mayimahruk) ton	1080	1140	1209
Overload kudretle bu maimareçte sürat	41 1/2	41	39
Yüklü maimahreçte normal kudretle sürat	35 1/2	35	34 1/2

Not: Bütün azamî süratler sakin suda, mili memsuh tecrübe şeraiti altında elde edilecektir. Adetlerde hiçbir ihtiyat yoktur.



Şekil 4: Muhrıplerde torpito doldurma tertibatı

300 kadem tulı

Dizayn

Ş

Silâhlar:

21 pusluk tor

Ağırlıklar:

Tekne, teçhizat ve silâ

Makine

Standart maimahreç

Mayımahruk

İhtiyat fit suyu

Yüklü maimahreç

Yüklü maimahreçte çekti

Yüklü maimahreçte mer

muvazene irtifaı

Ortada en az fribord

Büyük savaş esnası

günkü büyük tiplerd

Şaft beygir kuvveti

Bir saat için

Süratler:

Tecrübe maimahreci

mahruk hareketten i

saat yetişecek kadar,

hizat tamam)

Normal kudre

Overload «

En hafif tecrübe maimahr

me ve cepane yok, asgari

ruk)

Overload kudretle bu

sürat

Yüklü maimahreçte norm

sürat

Not: Bütün azamî s

altında elde edil

Orta büyüklükteki gemiler

Yüksek sürati, maliyet ve idame masrafının azlığı ve kolay manevra kabiliyeti ile birleştiren nisbeten küçük gemiler aşağıdaki satırlarda gemi dizayni noktai nazarından tetkik edilmiştir. Burada bu günkü mevcut usullerde yapılması teklif edilen ve gözden geçirilen değişiklikler, küçük eb'at ile yukardaki talepleri temine matuf olmakla beraber, ayni zamanda büyük tiplere de kabili tatbik olduğu için ayrıca da alâkayı celp edecektir. Büyük savaşın tecrübelerinden bir sonuç çıkarırken, savaştaki ana hareketlere iştirak eden ingiliz muhriplerinin, bir kaç büyük filotillâ rehberini aradan çıkarırsak, 276 kadem tulünde alçak fribortlu 3 adet 4 lük top ve yalnız 4 adet kovan taşıyan M den S sınıfına kadar muhripler olduğunu hatırdan çıkarmamalıdır. Bunlardan daha yeni ve daha büyük olan sınıflar 1917 ve 1918 nihayetlerine kadar henüz filoya iltihak etmemişlerdi.

Muhrip dizayni, diğer gemilere nazaran, hacim ve sıklet meselelerinin muvazenetle gayet sıkı olarak karşılaştıkları bir sahadır. Bunun için her iki noktadan kazanılması için yapılacak teklifler ayrı ayrı tetkika değer. Hacimden iktısat ve bunun eb'at üzerine olan tesiri aşağıdaki noktalardan düşünülebilir.

a) Torpito silâhının daha küçük hacme sığmak üzere islâhı

b) Biribiri üzerine mevzu topların ufkî mesafesinin azaltılması.

c) İkizli top kundakları.

d) Kazanlardaki tekemmülâtın nazarı dikkate alınması.

Ağırlık ve muvazenete aşağıdaki noktalar müessir olur.

e) Yukarda zikredilen a, b, c ve d deki kazançlar.

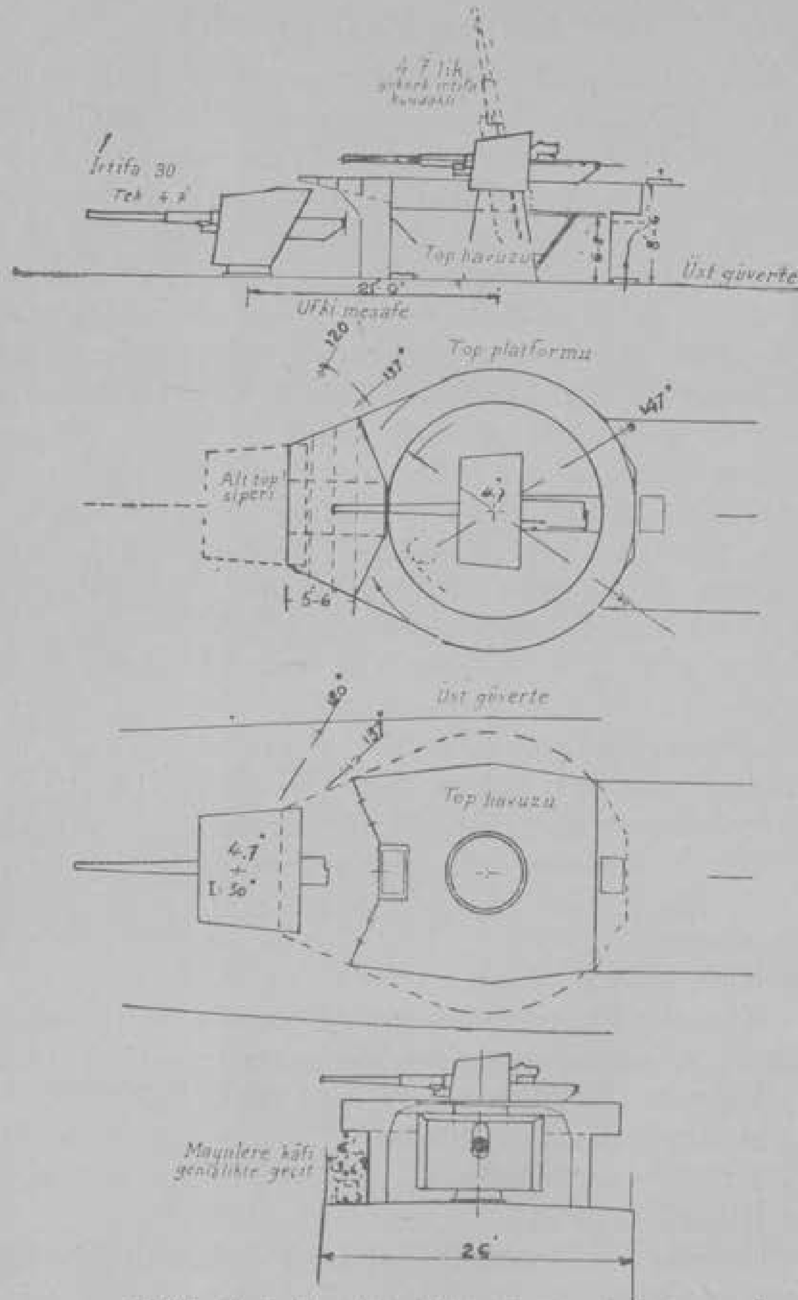
f) Mayimahrukun dağıtılması.

g) Tulânî posta teşkilâtı.

h) Alektrik kaynağı.

I) Güverte binalarının hafif maden halitalarından inşası.

Ayni zamanda bu gün için dizel motorile müteharrik muhrip dizayni imkânlarını da araştırmak alâkayı celp eder. Bu mülâhazalardan çıkan sonuclar şekil - 2, 3 ve 7 de gösterilen A dan D ye kadar olan dizayn projelerinde gösterilmiş ve



Şekil 5_ Muhriplerde kıç birbiri üzerine konulmuş toplar (Asgari gaz perdesi ağırlığı için)

Şekil — 5

fenni vasıfları cetvel - 3 de verilmiştir. Burada (g), (h), ve (J) deki fikirlerin tatbikile sıkletten yapılabilecek tenzilât hesaba dahil edilmemiştir. Mukayesede kolaylık olmak üzere ana eb'at bütün dizaynlerde bir tutulmuştur.

Torpito silâhı

Büyük savaşın ilk hareketlerinde ödev alan muhripler iki adet ikizli kovan ile mücehhez bulunuyor ve bir çok zamanlar hareketin sonundan evvel torpito mevcutlarını sarfediyorlardı. Heligolant teması aşağı yukarı 6 saat devam etmişti, Iskajeraktaki temaslar ise bundan aşağı değildir. Bunun için torpito adedinin fazlalığı bir çok ahvalde faideli olacaktır. Bu düşüncenin tesiri altında üçüzlü kovanlar, ikizlilerin yerini aldı ve bundan sonraki tekâmülle de üçüzlüler dördüzlü kovanlara yerlerini terk ettiler. Savaşın sonunda her ulusun muhriplerindeki torpito silâhının arttırılması, daima torpitoların adedine mukabil kovanları çoğaltmak suretile olmuştur, yani her ilâve edilen torpito için ayrı bir kovan da ilave edilmiştir.

Her torpito ait olduğu kovana, limanda oldukça zahmetli bir şekilde alınır. Eğer bu esas kaide terkedilerek, torpitoların adedinin arttırılması kovan adedine tâbi olmayıp ta, mümkün olduğu kadar sade, fakat emniyetli bir kovan doldurma tertibatı yapılacak olursa, süel mutalebattan ehemmiyetli bir fedakârlık yapılmadan ağırlık ve hacimden oldukça bir kazanç temin edilebilir. A ve B dizaynlerinde 8 ve 10 torpito için (şekil - 2 ve 3) bu tertibatın iki tarzı gösterilmiştir. Asgari uzunluk ve mekanizma sıkletile azami torpito adedini temin etmek üzere bu prensip dahilinde herhangi başka bir tertip de yapılabilir. Gösterilmiş olan şekillerde her bordadan salvo ateş için iki veya dört torpito hazır bulunmaktır. Bu yönden teklif edilen şekil tenkit edilebilir ve bu günkü mevcut tertibatın bir bordadan âni olarak sekiz torpitoyu birden atmak imkânını verdiği söylenebilir. Torpito, fiatının yüksekliği, elde mevcut olan adedinin azlığı ve fırsat silâhı olması itibarile bilmecburiye **Perhizkârane** kullanılır. Bundan başka gerçek savaşta hüküm süren şerait hakkında toplanmış malûmata

nazaran, deniz ve cephe şartları altında çalışabilecek mihaniki kontrollu doldurma tertibatile, her münferit veya salvo atıştan sonra kovanların doldurulmasına yetecek kadar zaman bulunmıyacağını kabul etmek için hiç bir sebep yoktur. Bu tertibatın pek açık olan faideleri şunlardır:

a) Güverte üstündeki ağırlıktan, A dizayninde 2 adet dördüzlü kovana nazaran 14 ton kadar kazanç vardır; bu da mevzuubahs edilen gemide ayni kudretle süratin 0.2 mil artması demektir.

b) Torpitoların gemiye alınması, kovana doldurulması ve muayene için kovandan geri çekilmesindeki kolaylık ve evvelce bu sınıf gemilerde mevcut olmıyan, torpitolar için kapalı bir çalışma mahalli temini.

c) Maliyet fiatının ucuzluğu ve idame masrafının azlığı.

Bu maksat için mihaniki vasıtalar, torpitoların nakil ve doldurulmasına mahsus sade ve kontrollu tertibatta gösterilmiştir. İlk iki yedek torpito kovanla ayni layn üzerinde tertip edilmiş olup, ayni zamanda torpitonun alınması ve çıkarılması için de kullanılan torpito dikmesini de çalıştıran bir el vincine bağlanan palanga ve trosalar vasıtasile doldurulur. Bundan sonraki yedek torpitolar da arabaları üzerinde arzani raylarda hareket ettirilerek layna getirilir ve istenildiği zaman ayni tarzda doldurulur. Gösterilen nakil arabalarının beheri 160 libre sıkletindedir ve boş oldukları zaman el ile kaldırılabilir. Atış vaziyetinde bordaya dirisa edilmiş olan dördüzlü bir kovan ikizli kovana nazaran güvertede daha büyük bir engel teşkil eder, bundan başka dördüzlü kovanların ağırlığı dolayısile bunların bazılarında dirisa motor kuvvetile yapılmak mecburiyetindedir. A projesindeki 8 torpito (şekil — 2) 2 adet dördüzlü kovana nazaran 5 kadem daha az uzunluğa sığdırılmıştır.

Biribiri üzerine konulmuş toplar

İngiliz muhriplerine biribiri üzerine konulmuş toplar, hafif kruvazörlerdeki praktisten intikal etmiş ve peşinden hemen bütün yabancı bahriyeler tarafından kabul edilmiştir. Alttaki

top mürettebatının üstteki topun gaz tazyikından korunması iki usulle temin edilebilir.

1 — İngiliz gemilerinde olduğu gibi büyük ve ağır gaz koruma perdelerile, veya

2 — Japon muhriplerinde olduğu gibi, alt topa hafif fakat topu tamamile kaplıyan bir siper yapılmasile, veyahut bu iki tertip arasında orta bir şekille.

A projesinde gösterildiği gibi (şekil - 2), biribiri üzerine mevzu topların ufki ve şakulî mesafelerini, dirisa ve inhitat zaviyelerine tesir etmeden azalmak imkânı vardır. Baş ve kıç topların, baş ve kıç güverte binaları dolayısile tahdit edilen dirisa zaviyeleri göz önünde tutulmak şartile, bu takdirde yine tamamile dönmesi, azami seğirdim mesafesi açıklığı ve lâzım olan çalışma dairesi nısıf kutru aynen temin edilebilir.

4. 7 lik topların biribirinden ufki mesafesi 18 kademdir ve kazanılan yer takriben 5 kadem kadardır. Alt topun siperini uzatmak ve takviye etmekle gaz koruma perdesinin sikletinden 3 ton kadar kazanılır; bu kazanç üst top kaidesinin seviyesinin indirilmesile beraber muvazenete iyi tesir yapar.

Üst top uçaklara karşı kullanılmak üzere düşünülecek olursa (D projesinin kıç topuna bağınız, (şekil - 5 ve 7), ufki mesafe 21 kademdir, amudi mesafe ve gaz perdesinden elde edilen kazanç aynidir.

Uçak topları

Uçakların hücumuna karşı koymak ve bunlara taarruz etmek, uçak ve muhriplerin süratinin yüksekliği dolayısile en ziyade yakın mesafelerde ve 40 m/m likler ve müteaddit namlulu makinalıtüfekler gibi küçük çapta ve seri ateşli silâhlarla en ziyade müessir olarak yapılabilir. Uçaklara karşı daha şiddetle taarruz için 40 m/m liklerle geminin ana silâhları arasında elle tağdiye edilen orta bir çap umumiyetle mevcut değildir. Böyle bir topun kendisi, cepanesi vesairesi için lâzım olan ağırlık ve hacim, ana toplardan bir veya ikisine yüksek irtifa kundakları koymak suretile daha faideli olarak kullanılabilir. Biribiri üzerine konulan toplarda üst top bu iş için

gayet elverişlidir. Muhtelif çapların kullanılmasile, cepanenin karıştırılmasından kaçınılması ve çapın eşit tutulmasile cepane ve parçaların yekdiğeri arasında değiştirilmek imkânı bulunması faideden hâli değildir.

İkizli kundaklar

İkizli kundak üzerine mevzu iki topun sıkleti, ayri ayarı kundaklara konulmuş iki topun sıkletinin hemen aynı ise de, ayni adette silâhın daha az hacme sığdırılabilmesindeki faide aşikârdır. Yeni bazı yabancı ulusların muhrip dizaynlerinde bu şekilde görülen topluluk dikkate değer. İlk defa 4.7 lik ikizli kundak İtalyan « Aquilâ » muhribinde (1916 da inşasına başlanmıştır) ve bu bahriyenin müteakıp sınıflarında kullanılmıştır. Bu şekil Japon, Fransız ve Türk bahriyelerinde de kullanılmaktadır. Bu gün küçük tiplerde eslihaya ayrılan sıklet, tabiye edilmekte olan topların hepsini birden ikizli kundaklı yapmaya müsaade etmez, buna mukabil dört topun çıft kundaklı olmak üzere iki mevkie indirilmesi isabet ve atış kontrolunu müşkülleştirir. Bundan dolayı dört top için en iyi tabiye şekli aşağıdaki gibidir.

Başta, bir ikizli kundağa mevzu normal irtifa zaviyesini haiz iki top, şekilde gösterilen küpeştenin irtifaı, en az bugünkü muhriplerin üst topunun bulunduğu seviyede olacaktır. Başkasara üzerinde biribiri üzerine mevzu tek toplardan alttaki, fena havalarda ekseriyetle kullanılamaz.

Kıçta, biribiri üzerine mevzu tek kundaklı iki top, üst top dirisa zaviyesinin genişliği dolayısile, yüksek irtifa kundağile teçhiz edilmeye müsaittir.

Amudi mesafenin azaltılması, yüksek irtifa ile atış için icap eden top havuzunun teminini kolaylaştırır. (D projesinde kıç topa bakınız. Şekil - 7). Alelâde irtifa zaviyelerinde çalışabilmek için, şekil - 5 de gösterildiği gibi, top havuzu dahilinde kaldırılabilir bir çalışma pilâtformuna ihtiyaç vardır.

Mütekâmil kazan tertibatının tesiri

Bugün muhriplerde umumiyetle kullanılan üç kazan yerine, A ve B projelerinde olduğu gibi 40,000 beygir kuvvetinin iki kazanla istihsal edilebileceğini kabul etmek hayal sayılamaz. A projesile C projesi mukayese edilecek olursa iskân mahalli vesaire için geriye kalan sahanın genişliği görülür.

300 kadem tulde olan A projesi, bugünkü 330 kademlik muhriplerin aynıdır. Ağırlıktan yapılan iktısat azami süratte 1/2 mil fazlalık temin eder. Mühendislerin, muhrip sınıfında azami kudretin, kazan için ayrılan bölmenin genişliğini tamamen kaplıyacak büyüklükteki kazanlarla istihsalinin çok önemli olduğunu hatırda tutmaları lâzımdır.

Şaftların meyli

Çift pervaneli dişli türbinlerin ilk kullanılışındanberi, makine dairelerinde kondenserler, A projesinde gösterildiği gibi, şekil - 2. daima türbinlerin altına tertip edilmektedir. Bundan dolayı makine temelleri gayet karışık ve ağır olmakta ve şaftın omurgaya nazaran fazla meyilli olması dolayısile de pervane kifayetinde zayiatı mucip olmaktadır. Kondenserlerin türbinlerin yanına tertip edilmesi suretile, bugünkü makine tesisatında şaft meyillerini yarısına indirmek kabildir.

Köprüüstü

Projelerde gösterilmiş olan köprü üstü tertibatı, hava mukavemetini mümkün olduğu kadar azaltmak üzere düşünülmüştür. Dümencinin, bütün üst köprüyü yükseltmeğe veya periskobik tertibat yapmağa lüzum kalmadan, 1 numaralı topun siperi üzerinden başa serbestçe bakabilmesine itina edilmiştir. Bundan evvelki praktiste yukarda zikredilen iki şekil de kullanılmıştır. Şekil -6 da büyük mikyasta gösterilmiş olan köprüüstü tertibatında, üst köprüden, muhabere borusuna hacet kalmadan dümenci ile şifahen irtibat temini kabildir.

Teklif edilen köprüüstü kurşun geçmez ve mıknatislenmez levhalarla örtülmüştür; bu levhalar, uçakların mitralyöz ateşine

ve hafif bombalara mukavemet etmek üzere hava kuvvetlerine ait hedeflerde kullanılmaktadır. Köprünün yanları kurşun geçmez veya kırılmaz camlarla örtülmüştür, üzerinde saç levhadan kör kapaklar vardı.

Uçaklardan köprü üstüne mitralyöz ateşi açılması ve gaz hücumu ihtimaline karşı köprünün bu şekilde tamamile kapalı inşasına mecburiyet vardır. Zira gaz maskelerine güvertede açık mevkilerde emniyet edilebilirse de, açık köprü üstünde idare ödevlerini yüklenenler için maske kullanmak pek kolay değildir.

Kerteriz almak üzere, her türlü hailin üzerinden bakabilecek periskobik tertibat yapılabilir. Miyar pusula ve köprüüstü tarassut mevkileri bu seviyede amudî takviyelerle tutturulmuş zırh cam (Armour glass) çerçevelerile örtülecek olursa, buralarda, bugünkü muhriplerin açık köprü üstlerinde kullanılandan daha fazla ağaç kullanılmasına lüzum kalmaz.

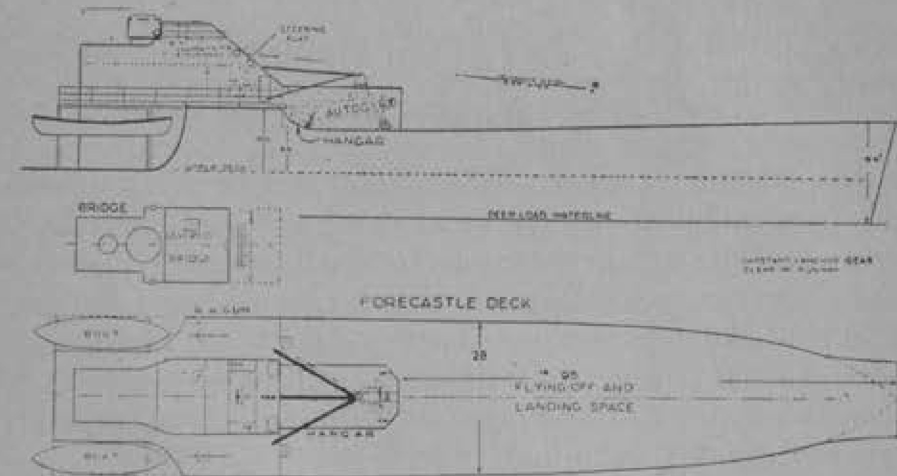
Bu sınıf gemilerde köprü üstünün mevkii, kalın havalarda sürat kırıldığı zaman köprüüstünde barınılabilmesi yönünden önemli bir noktadır. Umumiyet itibarile köprüüstünün baş kasarasile korunması şartile, yerin müsaadesi nisbetinde kıça alınması arzu edilir. D projesi bu yönden mevzuubahs geminin tulüne nazaran azamî imkânı tahakkuk ettirmiştir. Köprüüstü cephesi bodoslamadan takriben 100 kadem geridedir, (tulün % 33 ü); bu mesafe bugünkü tiplerin köprüüstü mevkilerine nazaran çok fazladır.

Uçak taşımak

Cierva otojirosunun bu seneki hava kuvvetleri resmi geçidinde ve Hendondaki hava nümayişlerinde umuma gösterilen harekâtı ile teyit edilen terakkisi, deniz maksatları için hususî bir önemi haizdir. Bu uçak karada hiç rüzgâr olmaksızın 100 kadem ilerledikten sonra havalandığı gibi, 30 mil süratinde rüzgâr hâsıl eden bir gemide amuden havalanabilir. İniş esnasında bir metre bile sürüklenmeden sükûnete gelir. Bu uçağın hemen hemen muallâkta asılır gibi bir mevki üzerine gelip oturabilmesi, yalnız mahdut bir sahaya değil uçak gemilerine

nazaran çok daha oynak plâtformlara inmesini mümkün kılmaktadır. İniş süratinin azlığı, uçak plâtforma hemen inmeden evvel otomatik bağlama tertibatile güverteye tesbit etmek imkânını da vermektedir.

C. 30 tipi otojironun kanadı, kuyruğu, dümeni vesairesi yoktur, iki kişiliktir ve 140 beygir kuvvetinde bir motorla saatte 105 mil (170 Km.) sürati haizdir. Ufkî olarak asgarî saatte 15 mil (24 Km.) süratle uçabilir. Sıfır süratle kendini tamamile kontrol edebilir. Hafif sıkleti 1250 libredir; $2\frac{3}{4}$ saat uçuşa yetecek benzinle 230 mil uçuş sahasını haizdir; bu ağırlıkta benzin, pilot, rasıt ve 95 librelik müteferrik eşya ile uçuş ağırlığı 1900 libredir. Üç kanatlı katlanılabilir rotoru 37 kadem kutrundadır. Şekil - 6 böyle bir uçağı köprünün baş tarafında, dümenci ve komutanın rüyetine mâni olmıyan bir hangarın



Şekil — 6

içersine yerleştirilmiş olarak gösterir; uçağın kalkış ve inişine doğrudan doğruya köprü üzerinden nezaret edilebilir.

Yeni ve daha küçük Weir tipi bir kişilik otojiro aşağıdaki evsaftadır :

Motor 50 beygir kuvvetinde, azamî uçuş sürati saatte 90 mil (145 Km.) asgarî uçuş sürati saatte 15 mil (24 Km.), $2\frac{1}{4}$ saatlik benzinle beraber uçuş ağırlığı 617 libre, iki kanatlı rotor 30 kadem kutrundadır.

Otojiro, bugün geçirmekte olduğu terakki devresinde bile, küçük savaş gemilerinde keşif ve spotin hususatı için muvaffakıyetle kullanılabilir.

İskân tertibatı

Buradaki projelerde mutat olan şekilde subayların kıçta, eratın başta iskânı temin edilmekle beraber, A projesinde aşağıdaki düşüncelerden dolayı subayların mahalli başta ve eratın mamahalli kıçta tertip edilmiştir : -

a) Başkasara altının daha büyük ve havadar olması.

b) Her havada köprüüstüne çıkabilmek üzere kapalı iskeleler olması.

c) Başta ayrıca deniz kamarası lüzumunun ortadan kalkması.

d) Pervane ve şaft ihtizaz ve gürültülerinin olmaması.

Subayların iskân mahallinin erbaş ve erat mahallerinden tamamile tecridi ve buralara ayrı ayrı kaportalar temin edilmesi imkânı vardır.

Merakip

Üst güverte hizasında fribordun azlığı, bu tip gemilerde filikaların mümkün olduğu kadar bordadan içeri muhafazalı yerlere istifini ve filika dikmesile kolaylıkla manevra yapılabilmesini şayanı arzu kılmaktadır. Buradaki projelerde filikaların da torpito dikmesile alınıp verilmesile 2 ton sıklet kazanılmaktadır. Yalnız D projesinde kikler köprüüstü binasına bağlı kuvvetli kemereler üzerinde çalışan hafif sıkletli mataforalara (gravity davits) asılmıştır.

Botların alüminyom halitalarından inşası, çelik botalara yapılan itirazları, yani ağaç botlara nazaran ağırlıkları ve bati hareketleri gibi sebepleri, ortadan kaldırarak, az da olsa yine sıklet kazanmağa yol açar.

Hafif halitalardan güverte binaları vesaire

Alüminyom halitasından levha ve köşebentlerin, teknenin esas tulâni kuvvei tahammüliyesine yardımı olmıyan kasara güvertesi ve alabandalarında, köprülerde, üst güverte binalarında, mihveri gayrı müessir civarında, mütemadi olmıyan güvertelerde, top saçıntı siperlerinde vesairede ve bunlarla beraber, tecdidi hava manikaları ranzalar, dolaplar vesaire gibi müteaddit dahili teçhizatta kullanılmasile bu cesametteki bir gemide toptan yekûn tekne sıkletini 50 ton kadar azaltmak mümkündür. Bu kazanç yüklü halde merkezi muvazene irtifaını 9' kadar fazlalaştırır ve tam kudretle süratte ½ milden çok bir fazlalık temin eder. Bu gibi halitaların incirar vesair hikemi evsafında bir çok ıslahat yapıldığı halde, fiatleri bu halitaların kullanılmasile elde edilecek kazancın, mucip oldukları fazla masrafa değip değmiyeceğini düşündürecek kadar yüksektir. İktısat meselesi aynile diğer şıkta da, yani sürati makinelerin kudretini arttırmak suretile çoğaltmak şeklinde de düşünülmelidir. Böyle bir gemide 1/2 mil sürati arttırmak için, makinelerin kudretinin takriben 3000 beygir artması, dolayısile makine sıkletinin mütenasiben artması lâzımgelir. Bu şekilde sürati arttırmağa çalışmak, insanın gölgesini kovalamasına benzer. Bununla beraber, kudreti arttırmakla sürati fazlalaştırmak ayni zamanda tamyolla seyir esnasında fazla mayimahruk sarfını mucip olacağı için, idame masrafını da fazlalaştırır. Yalnız sıkletten yapılacak tasarruf ise sadece ilk maliyet fiatına tesir eder. Alüminyom halitalarının paslanması meselesi, ilk piyasaya çıktığı zamana nazaran, hemen hemen halledilmiş gibidir. Şüphesizdir ki bu malzemenin fiatının azaltılmasile birlikte, malzemenin daha uzun tullerde imâli, gemi mühendislerinde sıkletten tasarruf hususunda bu membadan istifade etmek havesini daha çok uyandıracaktır.

Motorlu muhrip

Muayyen sınıf gemilerin tonajının tahdit edilmesi, mühendisleri eldeki sıkletten azami istifade imkânlarını araştırmaya sevketmiştir. Bu gayret almanların savaştan sonraki deniz inşaatında belki en açık olarak görülür. Alman cep savaş gemilerinde ve hafif kruvazörlerinde, dizel makinesinin kullanılması ve bununla birlikte diğer bir çok gruplardan sıklet kazanılması şayanı dikkat bir misal teşkil eder. Bunun için burada mevzuubahs edilen muhrip projeleri arasında, ayni eb'atta fakat

dişli tertibatlı dizel motorlarile teçhiz edilmiş bir projeyi de gözden geçirmek faydasız değildir.

Şekil - 7 deki D projesinin makine tesisatı şimdiye kadar neşredilen malûmat, yukardaki gemilerin makinelerini yapan M. A. N. fabrikası tarafından verilen adetlerle zenginleştirilerek hesap ve tertip edilmiştir. 8 adet 11 silindirli, iki stroklu, çift darbeli dizel makineleri düşünülmüştür; bu makineler dakikada 570 adedi devirle 33500 şaft beygir kuvveti istihsal kabiliyetindedirler ve Vulkan haydrolik kaplinlerile iki şaftı dakikada 350 adedi devirle döndürürler ve şafta 32000 beygirlik bir kuvvet verirler. Dört yardımcı makine (ana makinelerin ayni eb'atta 6 silindirli), ana makineler ve kendilerine ait bütün yardımcıları, süpürme hava tulumbalarını, kompresörleri, yağlama yağı ve piston tebrit yağı tulumbalarını, sintine ve yangın tulumbalarını ve kendi yardımcılarını hareket ettirir. Bu makineler 3 saat, kadar, devamlı çalışmak şartile 39000 breyk veya 37000 şaft beygir kuvveti istihsal edebilir ve her türlü teferruatile birlikte tahmini sıkleti 600 ton kadardır.

Bu projenin ana hatları cetvel - 3 te çizilmiştir. Bunu mutat olan üç kazanlı türbin dizaynile mukayese edersek aşağıdaki noktalar göze çarpar:

1 — Motor tesisatı için icap eden makine dairesi 15 kadem daha uzundur. Bunun için A, B ve C projelerine nazaran iskân sahaları daralmıştır. Buna rağmen bir çok mevcut muhriplerdeki sahaya müsavi yer temin edilmiştir.

2 — Hafif maimahreç ve overload kudretle azami sürat 2 mil kadar azdır.

3 — Lüzumu olan mayimahruk miktarının azlığından dolayı, normal kudretle hafif ve yüklü maimahreç şeraiti beyninde sürat farkı, türbinli dizaynlerde 3 mil olmasına mukabil, bunda $1\frac{1}{4}$ mildir. Bundan dolayı mayimahrukun sarfı esnasındaki vasati sürat azlığı, C projesine nazaran, ancak 1 mildir.

4 — Son süratle ayni seyir sahası için icap eden mecmu mayimahruk miktarı, türbinli dizaynlerdekinin yarısı kadar ve alçak süratlerde seyir sahası daha büyüktür. Sarfiyatın azlığı dolayısile (yardımcıları da ihtiva etmek üzere son süratte beher şaft beygir kuvvetine 0.44 libre) idame masrafının azalması, maliyet fiyatının yüksekliğine karşılık tutulmak icap eder.

Uzun şaft laynlarındaki kritik ihtizazları teskin etmek için yapılan tetkikat son zamanlarda iyi sonuçlar vermiştir. Bu yeni gelişmiş ihtizaz teskin edici tertibatla kaç silindirli olursa olsun herhangi bir tesisat için bütün ahval tahtında muntazam çalışma şeraitini garanti etmek kabildir. Bundan başka şimdiye kadar şayanı itiraz görülen, ekzost ve süpürme hava emicisi gürültülerini ve makinenin kendi gürültüsünü, itimat edilir bir şekilde, azaltmak çareleri de bulunmuştur.

Makine tipi ve mayimahruk tevziinin kuvvei tahammüliye üzerine tesiri

Makine tesisatının veya mayimahruk miktarının geminin ortasında toplanması (veya D projesinde olduğu gibi mayimahruk miktarının azalması) bu sınıf gemilerde tulânî kuvvei tahamüliye üzerinde mühim tesir yapar. Yağ yakan modern türbinli muhriplerde en fazla eğilme vezniyeti, sarkma (hogging) esnasında ve ana mayimahruk sarnıçları dolu, ortadaki yedek sarnıçlara boş olduğu zaman hâsıl olur. Bu eğilme vezniyetini, A projesinde olduğu gibi makine dairesinin uzunluğu azaltılabildiği zaman azalırsa da, buna mukabil çökme (sagging) esnasındaki eğilme vezniyeti biraz çoğalır. D projesindeki mukabele şiddetleri de bu şekildedir. Her nekadar tam mayimahruk bulunduğu ve sarnıçların boş olduğu bütün yük şeraitindeki mukabelelerde daha ziyade eşitlik temin edilmişse de, yine bu dizaynde çökme (sagging) eğilme vezniyetleri nisbeten daha önemlidir. Bu durum tesir itibarile eski kömür yakan muhriplerin şeraitine dönüş gibidir ve bunun için değişen şartlara göre, takviye malzemesinin yeniden tevziini, güverte saçları eb'adına ve güverte gerderlerine hususi bir itina gösterilmesini icap ettirir.

Elektrik kaynağı ve tulânî posta sistemi

Ağırlıktan iktısat mevzuubahs olunca, elektrik kaynağı ve tulânî posta sistemini zikretmeden geçilemez. 1912 - 13 senesi

programında inşa edilen Ardent muhribi müstesna olmak üzere bütün ingiliz muhripleri arzanî posta sistemi üzerine inşa edilmişlerdi. Bu gemide münferit olarak tatbik edilen tulânî posta sistemini, ayni zamanda inşa edilmiş gemilerdeki arzanî posta sistemile mukayese eden hiç bir malûmat neşredilmemiştir. Maamafih 1912 denberi çok fazla terakki adımları atılmıştır. Muhriplerin nihayetleri her ne kadar arzanî olarak müteaddit bölmelere ayrılmışlarsa da, makine dairelerinde, baş kasarasında vesair güvertelerde tulânî posta sistemi kullanmakla ağırlıktan epeyce iktısat edilebilir. Bunun gibi yakın zamanda mutat gelişme yolile elektrik kaynağının umumî olarak kabulünden sonra muhrip tiplerinde teknenin çelik kısımlarında ağırlıktan %10 kadar kzanılacağını ümit edebiliriz.

Alman mühendislerinin, muhriplerin maimahreçlerinin 800 metrik tonla tahdit edilmesi karşısında, bu iki vasıtaya da el uzatmalarını hiç bir zaman hayretle karşılamamalıdır. Alman dizaynleri bu cüretkârlıklarile, maimahreçteki tahdidata rağmen, aşağıda cetvel 4 teki mukayeseden de görüleceği gibi, nisbeten iyi silâh taşıyan ve oldukça süratli tekneler meydana getirebilmişlerdir.

CETVEL IV

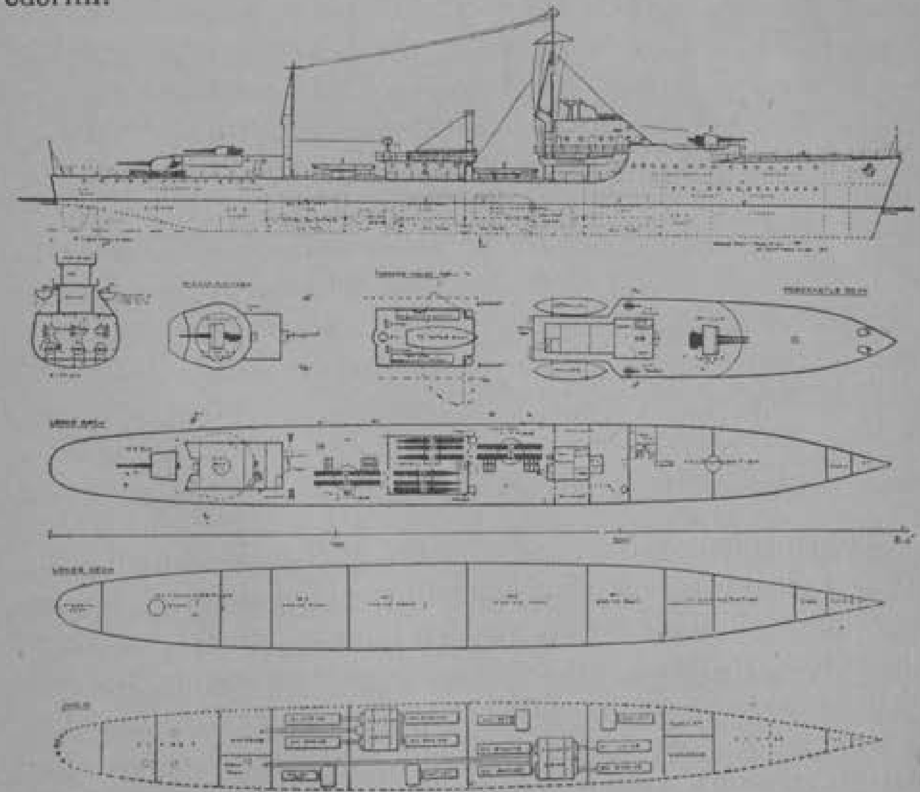
Eb'at	Beygir kuvveti S. H. P.	Sürat	Top	Torpito	Standart maimahreç
İltıs sınıfı alman 28' × 304'	23000	34	3 - 4. 1"	6 - 19. 7" luk	800 metrik ton
S sınıfı ingiliz 26'8" × 267'	28000	34	3 - 4"	6 - 21" luk	904 » »

Böyle bir mukayese yaparken şunu da hatırdan çıkarmamalıdır ki, her zaman için alman muhripleri, ingiliz muhripleri gibi her denizde çalışmak üzere ve ayni derecede kunt yapıda dizayn edilmemiştir.

Bu makalenin şimalişarkî sahili makine ve inşaiye mühendisleri sosyetesi (North East Coast intution of Marine Engineers and Naval Architects) toplanmasında okunmasından onra bu mevzu üzerinde yapılan münakaşalardan bir kaç önemlisini de ayrıca dercetmeyi faideli gördüm.

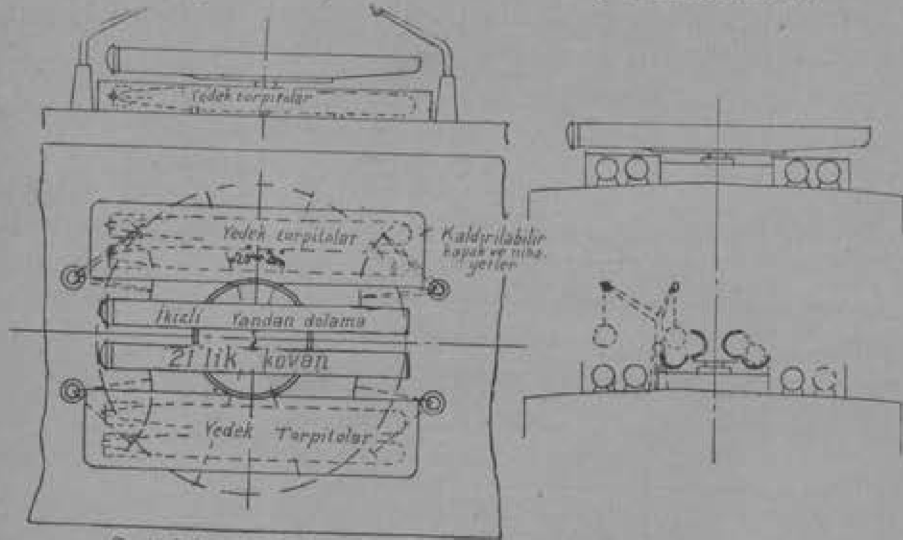
J. L. Scott - Bu makale çok fazla düşünmeyi icap ettiren ve son senelerde gerek yurdumuzda ve gerekse yabancı memleketlerde çoğalan bir alâka ile takip edilen bir mevzua temas etmektedir. Muhripler bu güne kadar geçirmiş oldukları terakki devresinden sonra, o kadar değişik ödevler yüklenmektedirler ki, evvelce bunların inşasından murat edilen esas maksat, bu değişik ödevler tarafından örtülmekte ve buna da ancak diğer süel metalip kadar dikkat atfedilmektedir.

Bir geminin dizaynini veya herhangi hususî bir tipin gelişmesini münakaşa etmezden evvel, geminin hangi maksat veya maksatlar için inşa edilmek istenildiğini, esas ve tâli metalibi ve yahut her talebin ideal bir şekilde sureti taksimini kat'i olarak bilmek icap eder. Yazan tarafından muhriplerin ödevleri (a) ve (b) paragraflarında ayrılmıştır; buradaki mülâhazalarımın daha ziyade birinci sınıfa ait olduğunu ve muhribin savaş zamanında aldığı ödev ne olursa olsun, hâkim karakteristiğinin yüksek sürat olduğu hakkındaki fikre iştirak ettiğimi beyan ederim.



Şekil — 7

Torpitobot muhribini başlangıçtaki ödevi torpitobotları tahrip veya harp edemiyecek hale sokmaktı. Torpitobotlar, adından da anlaşılacağı gibi, küçük, yüksek süratli, az sahai seyirli ve yalnız torpito taşımak ve atmak üzere dizayn edilmiş ve tâli silâh olmak üzere taarruz kabiliyeti pekaz küçük çapta top taşıyan teknelerdi. Torpitoların hücum usulü, düşmana yavaş yavaş ve tercihen karanlıkta yaklaşarak, birdenbire torpitolarını atıp kaçmaktır. Buna nazaran ilk aranılacak nokta süratti; ikinci derecede düşmana karşı mümkün olduğu kadar az hedef göstermektir; üçüncü derecede kolay manevra kabiliyeti, mümkün olduğu kadar az duman ve gaz çıkarmak ve hiç alev göstermemek gelir. Muhrip te, torpitobotun bütün ödevlerini yapabildikten maada, ayrıca torpitobotları da tahrip edebilecektir.



Şekil 8_ Yedek torpitoların istifi ve doldurma tertibatı

Torpitobotun yerine muhriplerin geçmesile, büyüklüğün artması dolayısile denizcilik kifayetinin yükseldiği ve silâhların çoğaldığı malûm bir şeydir, yeniden burada münakaşa edilmesine lüzum yoktur. Fakat ben burada yazanın gözünden kaçan ve bilhassa mevzuumuzu teşkil eden tipte önemli olan bir hususa dikkatinizi celp edeceğim. Bütün savaş gemileri her düşman taarruzuna karşı bir hedef teşkil eder. Bu taarruz ister su üstü gemilerinden, ister denizaltı gemilerinden, mayndan

veya hava kuvvetlerinden olsun, herhangi bir taarruza karşı mümkün olduğu kadar az hedef göstermek meselesi dizaynin başlangıcında önemle göz önünde tutulacak bir temel noktasıdır. Bütün mukayeselerde pek canlı olan bir nokta unutulmaktadır ki o da muhriplerin süratinin ayni zamanda inşa edilmiş büyük gemilerin süratindeki çoğalmaya nisbetle pekaz artmış olduğudur. Bugünkü muhriplerin gösterdikleri hedef, evvelki muhriplere nazaran çok büyük olduğundan, düşman taarruzlarının (mermilerinin) muvaffakıyet ve isabet ihtimali bugünkü muhripler için daha çoktur.

Yukardaki düşünceler, burada ele aldığımız tip için, yani (a) paragrafile tarif edilen ve daima ateşin en kesif bulunduğu ön saflarda çalışacak gemilerde, çok önemli ve hayatidir. Cetvel I de görülen büyüklük ve süratın artmasile torpito silâhında ve kısmen de top silâhındaki çoğalış, mukabil yönden zararlı artışları ve bunun sonunda gayrı mütenasip surette büyüyen hedefin mahzurunu izale edecek kadar büyük değildir.

Her nekadar başka yoldan olmakla beraber, benim de küçük gemilerin lüzumu hakkındaki kanaatim, yazanın şekil — I ve cetvel - II de gözden geçirdiği gibi, her ödevi yapabilecek orta bir tip yerine, iki tip muhrip kabulü lâzımgeldiği iddiasını takviye etmektedir. Makaledeki, büyük savaş, esnasındaki ana deniz hareketlerine iştirak eden 276 kademlik muhripler hakkındaki mütalea ve bunların bütün deniz savaşlarında ve Iskajerak savaşında torpito mevcutlarını pek çabuk sarfetmiş olduklarının tesbit edildiği kaydi, hususî alâkayı celp eden ve ehemmiyetsiz telâkki edilemiyecek bir noktadır. Bunun için torpito adedini fazlalaştırmak ve meydana çıkacak tekneleri filonun büyük vahidi harplerinin harekât yaptıkları havalara dayanacak denizcilikte inşa etmek şartile, orta büyüklükteki teknelere dönmek en makul harekettir.

Bu noktaları gözönünde tutmak ve sürat ve denizcilik kabiliyetlerini temin etmek şartile, en küçük hadefle ve en az hangi maimahreçle kifayetli bir tekne meydana getirilebileceğini tetkik edecek bir dizayn çok faydalı olur. Yukarda zikredilen küçük tiplerin hizmetleri esnasında gayat kallanışlı olduklarını

göstermeleri solayısile, bunlardan örnek alarak münasip bir maimahreç seçilebilir.

Şimdi, yazanın orta büyüklükteki gemilerde mümkün görülen gelişmeler hakkındaki mütalealarına geçecek olursak, torpitoların tarzı tertibindeki ıslahat yepyeni ve bazı yönlerden de göz alıcı bir terakkidir. Yazanın bu tarzı tertibe karşı süel noktai nazarından yapılabilecek itirazlara karşı koyan mütaleasını haklı ve bu tertibi faydalı görüyorsam da, bazı noktaların daha ziyade incelenmesi lâzım geldiği fikrindeyim. Güverte üzerinde 28 kadem uzunluğunda, 18 kadem genişliğinde ve 7.5 kadem yüksekliğinde bir bina, hedefi büyültmekle beraber, mürettebatın harekâtını işkâl edecek, binanın ve kovanların yakinindekilerin rüyetine mâni olacak ve yüksek süratlerde hava mukavemetini oldukça arttıracaktır. Hava mukavemetini azaltmak üzere, binanın baş nihayeti ve yanları (torpito alıp verme tertibatına engel olmadan) daraltılır veya yuvarlanabilir. Hava mukavemeti yönünden, A ve C de gösterildiği gibi, kıçgüverte binasının temadisini teşkil eden şekil, B ve D de olduğu gibi, tecrit edilmiş ayrı bir binaya nazaran daha müreccahtır. Hava mukavemetine, yazanın bacaları akıntı hatlarına uydurması ve köprüüstü tertibatında mutat olmıyan fakat belki kifayetli, bir şekil kabul etmesinden dolayı temas ettim.

Teklif edilen torpito tertibatına bir zarar vermeden, torpitolar için güvertede yapılan binanın yüksekliğinin mühim miktarda azaltılabileceği kanaatindeyim. Binanın yanları torpitoları almağa yetecek yükseklikte ve üstü de dizayndeki rüşvet güverte tarzı yerine hafif kapak levhalarından ibaret olabilir. Bu tertip ile yazan tarafından ileri sürülen bütün faydalar yine elde edilir; çalışma mahalli ise - muvakkat işler için lâzım olacağından - icabı takdirinde nisbeten ağır menteşeli kapaklar veyahut katranlanmış tente ve vardasilolar kullanmak suretile temin edilebilir. Şekil — 8 yandan doldurulabilen kovanlar için, başka tarzda bir torpito istif ve doldurma tertibatını göstermektedir. Bu suretle iki adet ikizli torpito kovanında 4 ve savaş zamanında yedeklerle beraber azami 12 torpito taşınabilir. 8 yedek torpito dirisa sahasının altında ve kovanlar istikametinde olmak üzere, üstü ve nihayetleri müteharrik hafif çelik sandıklar dahilinde istif edilmiştir. Torpitolar kovanlara şekilde gösterildiği gibi torpito mataforaları vasıtasile doldurulur ve kovanlar mutat olduğu şekilde çalıştırılır. Bu tertibat, güvertedeki torpito ambarını bütün mazarratlarile beraber ortadan kaldırır ve en az 12 torpitonun taşınabilmesini mümkün kılar. Bundan başka 28 kademlik bir güverte sahası serbest kalacak, üstteki ağırlıklardan kazanılacak ve maliyet ve idame masrafları azalacaktır.

Makalede daha birçok nazarı dikkati celp eden yenilikler ve fikirler vardır. Burada mevzuubahs ettiğim nokta bence en ziyade göze çarpan ve önemlisi olduğu için yalnız buna temas etmekle iktifa ettim.

Captain B. Acworth R. N. - makine ve inşaiye mühendisliğile yakından alâkadar olmak ve uzun bir zaman muhrip ve denizaltı gemilerinde tecrübe sahibi olmak sıfatile, bu akşamki seçkin toplantıya hitap ediyorum.

Mr. Champness in söylediği ve benim de denize ait kitaplarımda tesadüf edeceğiniz gibi, deniz inşaatı strateji (sevkulceyş) tatbikatıdır. Deniz stratejisi herkesin kabul edeceği gibi deniz adamlarının elindedir ve bugün yine, geçmişte de olduğu gibi, bu strateji düşüncelerini tatbik hususunda ingiliz inşaiye ve makine mühendisleri bütün acuna rahber olmaktadır. Makale hakkında yapacağım tenkitler, ödevlerini mükemmelen başarmış olan mühendislere değil, bu ödevleri mühendislere verenlere aittir.

Bir çoklarımızın malûmu olacağı gibi, ben hafif silâhlı yüksek süratli muhriplerin bugünkü yarış teknesi şeklinin ipka ve idamesine taraftar değilim. Mühendisler itiraf ederler ki, muayyen kritik bir noktadan sonra, yüksek sürat israf derecesinde kudret ve dolayısile para sarfını icap ettirir. Hakikaten muhrip gibi küçük bir teknede; süratte ehemmiyetsiz bir fazlalık temini için icap eden fazla kudret azîmdir. Bugün herkeste, birkaç millik fazla süratin, top silâhının arttırılmasından daha çok harp kifayetini yükselteceği düşüncesi hâkim bulunmaktadır. Fakat gemiler daha bugün de kazanlarile değil toplarile harbetmektedir. Ateş sahasına girer girmez, bu

birkaç millik sürat fazlalığı, o da varsa, pek az bir harp kıymetini haizdir. Gerçekte, ateş sahasına hafif silâhlı ve top ateşine karşı muhafazasız teknelerin girmesi KORONEL de olduğu gibi bir felâkete sürükliyebilir.

Bugün denizdeki sürat düşgünlüğünün mahzurlarını derinden derine izah ederek vaktinizi almak istemem. Onun yerine bir ân için muhriplerin ödevlerine işaret edeceğim:

a) Ana filo ile harekât yaparken.

b) Denizaltı avcılığında kullanılırken.

c) Refakat hizmetinde. «

a) Muharip kelimesi artık yerinde bir tabir değildir; çünkü bu asrî tekneler ancak birer torpitobottur. 20 seneden fazla bir zaman için denizaltı gemilerinde ve muhriplerde torpitoyu silâh olarak kullandım; buradaki tecrübelerime istinaden torpitonun silâh olarak zayıflığını söyliyebilecek bir mevkideyim. Benim fikrimce, muhripler isimlerinin icap ettirdiği ödeve iade edilmeli - yani kendileri torpitobot olmaktan ziyade, torpitobot muhribi olmalıdır. Bu muhassalayı elde etmek için, birçok denizci mehafilin de iştirakile, daha ağır top taşıyan 2000 tonluk takneler yapılmasını ve torpito silâhının tamamile bırakılmasını ortaya attım. Londra muahedesinin 8 inci maddesile bu tipte gemileri istediğimiz adette inşa etmek hakkına malikiz.

b) 20 sene denizaltı gemilerinde ve savaştan sonra iki sene denizaltı avcısı muhrip filotillâları komutanlığındaki tecrübelerimle söyliyebilirim ki, yüksek sürat denizaltı avcılığına yardım itibarile, ancak bir mahzurdur. Bugünkü yeni gürültü dinleme cihazları, savaşta kullanılanlara nazaran çok terakki etmiştir, fakat ancak alçak süratlerde müessirdir.

c) Mr. Champness in pek doğru olarak söylediği gibi, refakat ödevleri için, eğer refakat gemisi himaye ettiği tecim gemilerini koruyacak ve süratinden istifade ederek bırakıp kaçmıyacaksa, yüksek sürat lüzumlu değildir. Büyük savaş esnasında, Iskandinavya refakat kafilelerinde, yüksek süratli ve zayıf silâhlı torpito tekneleri kullanılması yüzünden, maruz kalınan felâketleri burada tekrar etmeye lüzum görmem.

Hulâsa olarak, benim kanaatime göre, neşretmiş olduğum iki deniz kitabımda [1] mufassal olarak tetkik edilen sebeplerden dolayı, muhrip dizayninin tetkik ve strateji esasları üzerinde yeniden tetkik ve tamiki icap etmektedir.

Sözüme nihayet vermeden evvel, ismimin pek sıkı olarak birleştirildiği mahrukat meselesine temas etmek isterim. Admiral Sir Reginald Hall ve meşhur gemi armadorlarından Sir John Latta nın, politikacıların, Amerikanın tahriki üzerine, Vaşington ve Londra muahedelerinde ingiliz gemileri için sabit tonaj tahdidatını kabul ettikleri sırada beyinlerinin salim bulunmadığı hakkındaki fikirlerine tamamile iştirak ederim. Bu baylar Büyük Britanya ve dominyonlarının, içersinde bir damla yağ bulunmıyan ve kömür istihsal eden memleketler olduğunu onutmuşlar mıdır? Bu siyasal fahiş hata dolayısiledir ki, bugün bahriye, birkaç yabancı ulus ingiliz filosunun muhasara vesair hususlarda kullanılmasına muteriz bulundukları takdirde, hiçbir geminin pervanesini döndürememek gibi tehlikeli bir vaziyete girmiştir. Hakikaten, « Everyman » mecmuasında da yazmış olduğum gibi, bahriye yalnız mayimahruk kullandığı müddetçe, bugünkü ingiliz dış siyasasının yağ ihtiyaclarımıza göre tanzim edilmesi lâzımdır. Bu tahdidat ortadan kaldırılarak Büyük Britanyanın yağ değil kömür istihsal eden bir memleket olduğu kabul edilecek olursa, mühendislerimizin yine ayni kudrette elimizde mevcut kömürü kifayetli bir surette kullanan ve icap ettiği takdirde bir iki mil fazla sürat için yağ da yakabilen tekneler vücude getirebileceklerinden hiç şüphe edilebilir mi? Ayrıca ben, doğru veya yanlış, bu fazla bir iki milin, eğer o da varsa, pek az bir kıymeti olduğuna kaniim.

Muhtemel muhasımlarımız tarafından bize kabul ettirilmiş olan, mahrukat olarak yalnız yağ olarak kullanılması mecburiyeti, mühendisleri doğru yoldan ayirmıştır. Yüksek süratin kömürle de kabili istihsal olduğunu hatırlatmayı lüzumsuz görürüm. Mauretnaia nın yağa tahvil edilmezden evvelki muvaffakıyetlerini hepimiz biliyoruz. Ayrıca sizleri, büyük savaşta

[1] The Navies of To - day and To - morrow, The Navy and The Next War.

muhrip filotillâlarına komuta eden amiral Wilmot Nicholson un birçok defa, alman muhriplerini kömür yakmalarına rağmen daha fazla süratli oldukları için yakalıyamadığını dinlemek alâkadar eder zannederim. Yağın adamdan ve kudretten iktısat vesaire gibi faidelerini tabiatile kabul ediyorum. Fakat yüksek süratin kömürle istihsal edilemiyeceğini iddia etmek hakikate uymaz. Bizim kara ve hava kuvvetlerimizin tamamen, tecim filomuzun en az üçte birinin ve birçok nakil vasıtalarile sanayiimizin denizden nakledilen mühim miktarda yağ bulunmadıkça çalışamıyacağını düşünürsek, ümit ederim ki mühendisler, hiç olmazsa donanmanın her türlü ahval ve şerait altında hareket edebilmesi lâzımgeldiği hakkındaki fikrimi kabul edeceklerdir. 5 mil süratinde kömür yakan ve kömürlükleri dolu olan bir gemi, 35 mil süratinde yağ yakan ve sarnıçları boş bir gemiye nazaran namütenahi nisbette süratlidir. Harp kifayetinin birinci şartının geminin hareket edebilmesi olduğuna pek az kimse itiraz eder zannındayım.

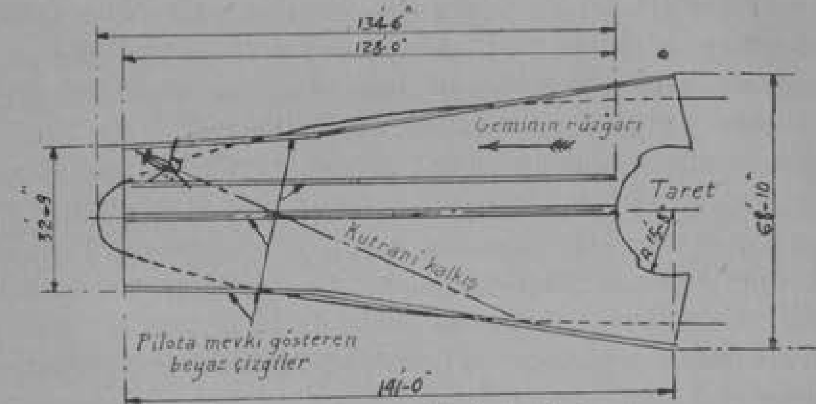
Geçen son dört sene zarfında, deniz mahrukat mücadelesi sahasında kömür yine kazanmaya başlamıştır. Bunun için buradaki mühendislerden, geleceğin vahidi harplerinde, sabit tonaj tahdidatının kaldırılması ve bu suretle bize fennen diğerlerine üstün olmakla beraber, ayni zamanda serbest ve müstakil bir bahriye temini için bütün uüfuzlarını kullanmalarını dilerim.

Sözümü bitirmeden evvel tekrar bir noktaya daha temas edeceğim:

Müteveffa Sir John Biles ölmeden evvel savaştan sonraki gemicilik siyasasının makine sanayii üzerindeki muzır tesirlerine işaret etmişti. Denizde kuvvei muharrike olmak üzere, kömürle istihsal edilen buharın yerine, umumiyetle mayimahruk veya dizel makineleri kullanılmaktadır. A. C. Hardy her nekadar denizcilikte maruf bir şahsiyet değilse de, yağ sanayiinde tanınmış yüksek bir adamdır. Bu zat yeni neşrettiği « Oil ships and Sea Transport » nam kitabında diyor ki: « Bugünün deniz kuvvei sevkiye tesisatının arsıulusal bir mahiyet alması, deniz makineleri sanayiinin **merkezi sıkletinin** değişmesine

sebep olan müessirlerden biridir. Bu sanayiin merkezi sıkleti evvelce Tyne ve Clyde havzaları yakinindeki bir noktadan Avrupa kıt'asında, Kopenhag, Augsburg ve Wintherthur şehirleri arasında bir noktaya geçmiştir ».

Cunard şirketinin çizmiş olduğu programa göre inşa edilen iki yeni transatlantik senede takriben 620,000 ton mayimahruk sarfedeceklerdir. Bu miktar bahriyenin senelik mayimahruk istihkakına pek yakındır. Bugün büyük miktarda hükûmet yardımına muhtaç bulunan birçok şilepcilerin iflâsının sebebi kısmen kömür ihracatının azlığıdır. İngilterenin kömür ve tekne ve makine inşaat sanayii havzaları « metruk arazi » diye tanınmakta ve buraların bedbaht sakinlerine de hükûmeti kraliye tarafından pancar ve ananas yetiştirmeye çalışmaları tavsiye edilmektedir. İngilterenin başlıca denizci ulus olarak kudretli mevkii, emsalsiz kömür hazineleri üzerine kurulmuştur.



Şekil 9 _ İtalyan Fiume körfezinde Otojiro için hususî platform

Hükûmet ve süel ve tecimel deniz siyasasından mes'ul bulunanlar büyük Britanya ve dominyonlarının kömür istihsal eden memleketler olduğunu bir kere daha hatırladıkları takdirde, ancak İngiltereyi daima mes'ut ve serbest görmeyi ümit edebiliriz. A. C. Brie (Cierva Autogiro Co.) Otojiro deniz işleri için birçok yeni imkânlar temin etmektedir. Bunun en hususî karekteristiği gemileri kendi başlarına ve müstakil birer uçak gemisi haline getirmesidir. Memleketten dışarda bulunduğum

sırada yeni bir italyan kruvazörüne konulmakta olan bir otojiro plâtformunu görmek fırsatına nail oldum. Benim şahsî kanaatim, kıçtaki uçak plâtformunun daha tercihe şayan olduğu merkezindedir. Çünkü bilhassa yüksek süratlerde başta pek fazla dalga ve serpinti bulunacaktır.

İtalyan Fiume kruvazörünün kıç tarafına tertip edilmiş olan (şekil - 9) küçük bir plâtformdan biribirini müteakıp 6 defa kalktım ve indim. Bu tecrübe sivil hizmetlere göre yetiştirilmiş bir pilot ve yalnız sivil tayyarecilik için düşünülmüş standart tipte bir otojiro ile yapıldığı gibi, geminin güvertesinde de hiç bir gûna hususî tertibat kullanılmamıştır. Tecrübeler İtalya hükûmetinin koymuş olduğu aşağıda bildirilen şartlar altında yapılmıştır:

1 — Gemi dururken bir kalkış ve iniş.
2 — Gemi seyir halinde ve 12, 18 ve 24 mil süratinde bir muhassala rüzgâra karşı üç kere kalkış ve iniş.
3 — Gemi harekette ve 15 ve 20 mil muhassala rüzgâr süratine karşı, bir yolcu ile iniş ve bütün hamuleye mütenazır safra ile dolu olarak bir kalkış.

Bu suretle gerçek hallerde vaki olabilecek her şekil tecrübe edilmiştir. Mr. Champness her nekadar baş tarafı tercih ediyorsa da, Fiume kruvazöründe kıç taraf kullanılmıştır. Fakat belki her ikimiz de yanılıyoruz; bu an için bir patent tertibatın tatbikı mevzuubahs olduğundan daha fazla izahat veremiyecek isem de ileride saygıdeger krulınuzu daha ziyade aydınlatabileceğimi ümit ederim.

Çeviren : Burhanettin Ali

Dinleme kerterizi cihazlarının seyrisefain bakımından kullanılış imkânları

Kara üzerindeki passiv müdafaa bakımından, bilhassa son seneler zarfında istikamet dinleyici cihazlar pek mühim inkişaflara uğramışlardır. Uçuş halinde bulunan uçakları geceleyin veyahut sis esnasında henüz uzak bir mesafede bulundukları zamanda bulabilmek için uçağın motor gürültüleri dinleme kerterizi cihazile dinlenip, yan ve irtifa zaviyeleri kat'iyetle ölçülerek bundan uçuş istikameti ve uçuş irtifaı elde edilir. Böylece gözle görmeğe lüzum hâsıl olmaksızın ışıldakları ve uçak dafia toplarını, uçağın üzerine tevcih imkânı elde edilir. Uçağın kâfi derecede yaklaşması takdirinde dahi derhal tedvir edilmesi ve ateş altına alınması mümkün olur.

Bu cins aletlerin, gemilerde seyrisefain bakımından uğranılan müşkülleri hal ve ayni zamanda askerî maksatları istihsal etmek için kullanılmaları pek yakın bir atide mümkün olacaktır.

Bu aletin kullanma imkânları :

I — Seyrisefain bakımından (yardımcı alet olarak) seri yolcu gemilerinde, tren taşıyan gemilerde, büyük savaş gemilerinde sisli ve görüş imkânı olmıyan havalarda:

a) Sisli havalarda rotalarının biribirini kat'edip etmediğini tesbit etmek suretile iki geminin kaçınma manevralarının yapılmasında. (Açık ve gürüşü tam olan havalarda kaçınma manevrasının yapılıp yapılmıyacağının tesbiti için kerteriz pusulası veyahut seyir kerteriz alâtı kullanılır.)

b) Siste, kar tipilerinde veyahut şiddetli yağmur sağanaklarında, sis işaret cihazlarile teçhiz edilmeleri lâzım -

gelen arazi üzerindeki fenerlere yakın seyredildiği takdirde, bundan başka sedalı şamandıralar civarında yapılan seyirlerde.

c) Şimali Atlantik denizinde seyir yapılırken aksi seda yardımile buz dağlarının bulunması ve tesbitinde.

II — Büyük savaş gemilerinde yukarda yazılanlara ilâveten müdafaa maksadile:

a) Hücum eden uçakların, bilhassa bomba ve torpito uçaklarının tesbitinde.

b) Hücum motorbotları ve telsizle uzaktan kullanılan botların demirli veyahut seyir halinde bulunan gemilere karşı yapacakları hücumların tesbitinde. (Bu cins botlar, mümkün olduğu takdirde gürültü yapmaksızın ve az yolla hücum etmeğe ve torpitolarını attıktan sonra da mümkün olan en son yollarını kullanarak kaçmağa çalışırlar. Bu sebepten motor gürültüleri şayet bu botlar ilâveten elektrik motorlarile teçhiz edilmemişlerse, pek hafif dinlenir. Bazan da italyanların Mas botları gibi hiç duyulmaz.)

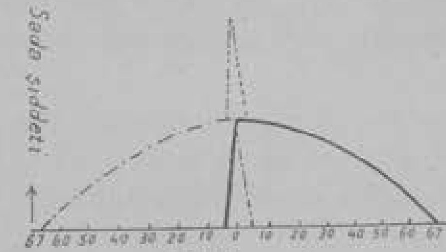
c) Akümülâtörlerini doldururken geceleyin deniz üzerine çıkmış bulunan veyahut deniz üstünde seyreden denizaltı gemilerinin tesbitinde.

d) Keşif maksatlarile veyahut bekleme mevkii almak için düşman sahillerine gönderilecek denizaltı gemilerine vazedildikleri takdirde: Kendilerine yaklaşacak olan avcı botlarının vaktinde hissedilmesi ve bunlardan korunmak maksadile dalınabilmesi için.

Bu maksatla yapılmış olan muhtelif tip cihazlar arasında bilhassa gemilerde ve fenerlerde kullanılmak üzere Goerz fabrikasının istikamet dinleyici cihazı maksada en elverişlidir.

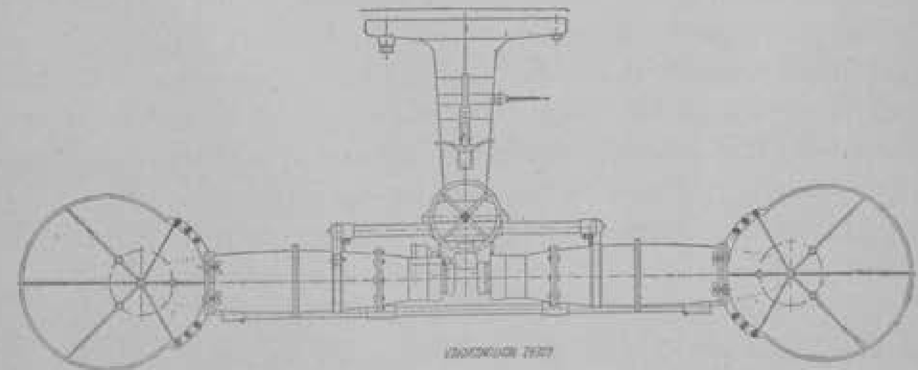
Fazla fenni tafsilâta girişmeden evvel bu aleti kısaca izah etmek münasip olur. Bu dinleme cihazı Dr. Max Maurer tarafından bulunmuş olup bu sayede seda membalarının sahih bir şekilde kerterizlerinin alınmasına imkân hâsıl olmuştur. Goerz müessesesi bu cihazı mutasavver kullanış maksatlarına göre ikmal ederek kanuni patentesini üzerine almıştır. Aletin

imalinde istikamet dinleyicinin seda âhizeleri öyle yapılmıştır ki rasıt sol taraftan gelen seda dalgalarını ancak sol ve sağ taraftan gelen seda dalgalarını da ancak sağ kulakla dinlemektedir. Eğer seda dalgası âhizelere tam doğru istikametten gelecek olursa, bu takdirde sedanın her iki kulak vasıtasile müşeddet olarak dinlenmesi mümkün olur ve rasıt istikametini dinlediği sedanın adeta başı üstünden geçtiğini hisseder. Şekil - 1, muhtelif istikametlerden iki kulağa gelen sedanın münhanisini göstermektedir. Orta istikametlere doğru seda şiddetinin düşmesi pek keskin olup bu kısımda her iki kulakla işitilecek olan seda pek hafif olur. Bu tarzda seda istikametinin kat'i olarak kerterizi yapılabilir.



Şekil — 1

Goerz tarafından yapılmış olan istikamet dinleyici aletin harici görünüşleri şekil - 2 ve şekil - 3 te gösterilmiştir. Gelen seda dalgaları âhize vaziyetinde bulunan seda toplayıcılara gelir. Bu âhizeler kat'ı mükâfii deverani şeklinde olup, gelen seda dalgaları mihrakına akseder. Bu, kat'ı mükâfii deverani-



Şekil — 2

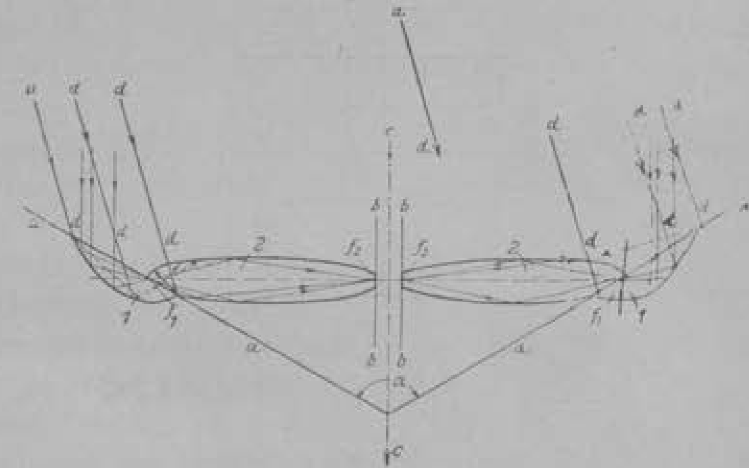
nin mihrakları kulaklık kızmetini görür. Bu suretle tam doğru istikametten gelecek olan seda dalgaları şekil - 1 de görüldüğü üzere biribirine inzımam etmek suretile ve müşeddet olarak her iki kulakla dinlenebilir. Bu aletin diğer faidelerine gelince, bunda : Seda nekledici hortumlar, mikrofon vesaire gibi müteferrik kısımlar yoktur. Rasıt, seda, membaını tabiî şiddetile, zayıflamadan ve başka bir gürültü karışmadan dinleyeceğinden bu sedanın cinsinden sis düdüğü, gemi düdüğü, uçak motoru, motorbot ve büyük gemilerin dizel motorları gürültülerini biribirinden ayırmak hususunda pek yüksek bir imkâna sahip olur. İstikamet dinleyici cihazların dinleme menzilleri, kat'ı mükâfii devranî şeklinde olan âhizelerinin kutru ile değişir. (Bunlar 40. 75 ve 90 s/m olarak yapılır.) 4 No. lı şekilde cihazla ve yalnız kulakla yapılan dinlemelerin mukayesesini görmek mümkündür.

Bu diyagramda uygun olmıyan şartlar yani karışık gürültülerin mevcudiyeti nazarı dikkate alınarak 1 № lı münhani, uygun olan şartlara göre de III № lı münhani çizilmiştir. Büyük bir cihazla 20 kilometrelik bir mesafedeki seda membaının dinlenmesine ve istikametinin de ½ dereceye kadar sahih olarak kerterizine imkân hâsıl olmuştur.

Seyrisefain maksadile kullanılacak olan cihazlarda, alet ufki olarak dönebilen bir çift âhize ile mücehhezdir. Seyir maksadile kullanılacak aletlerin hava emniyeti için kullanılanlar kadar uzun menzilli olmasına lüzum olmadığından küçük tipleri maksadı temin eder. Aletin küçüklüğü elde edilecek neticenin sıhhatini bozmaz. Göz mihverile, kulağın seda membaını duyduğu istikamet arasında bulunan ve (arama zaviyesi) denen zaviyenin miktarı kâfi derecede olup her iki tarafa ellişer dereceye varmaktadır. Cihaz deniz suyundan müteessir olmıyacak ve hattâ mıknatisî pusula yanına konduğu zaman bile mıknatisî bir tesir yapmıyacak materiyaldan yapılmıştır. Keza mıknatisî pusulaya bir sakatlık yapmaması için cihaza mıknatisî tesirler yapacak hiç bir kısım ilâve edilmemiştir. Bu cihazın kullanılması gayet basit olduğu gibi az bir zamanda mümarese temini mümkündür. Gemilerde kullanılabilmesi için rüzgâr ve

havaya karşı mukavim ve kolaylıkla kısımlara ayrılabilir bir şekilde yapılmıştır.

İstikamet dinleyici cihazı, sis esnasında kolaylıkla kullanabilmek için bilhassa iyi ve uygun bir yere koymalıdır. Her hangi bir transatlantikte bu cihazın ya üst komuta köprüsüne veyahut seyir kamarasının üstüne konması muvafıktır. Yukarda bildirildiği veçhile bu cihaz civarında bulunacak olan herhangi bir mıknatisî kerteriz pusulasına hiç bir tesir yapmaz.



1 — Seda ahize kısmı (Kat'ı mükâfii deveranî)
2 — Seda sevk kısmı (Kat'ı nakısı deveranî)
f_1 — Her iki kısmına müşterek mihrak noktası
f_2 — Kulağa rastlıyan ikinci mihrak noktası
d d — Seda dalgalarının geldiği istikamet (Seda şuaları)
a — Nazarî seda arama zaviyesi.

Fakat bu cihazın pusulanın ön tarafına ve biraz alt kısmına veyahut geri tarafına yüksekçe olarak konması lâzımdır ki bu suretle her iki alet biribirinin görüş sahalarını kapamazlar. Keza geminin hava değiştirme tertibatına ait olan büyük vantilâtörlerden uzakta bulundurulması ve böylece gürültülerden salim kalması lâzımdır. Savaş gemilerinde bu cihazın konması için en müsait yer pruva direği olabilir. Dinleme cihazı komuta borusu ve yahut telefon tertibatile komuta köprüsile irtibatta bulunmalıdır. Ancak bu suretle rasıt tarafından kerteriz edilen istikametler gecikmeksizin komuta köprüsüne rapor edilebilir. Cihazla elde edilen neticeleri hava dafia top-

larile ışıldaklara komutanın otomatik bir şekilde verilmesi gibi elektriki intikal tertibatile donatmak ve bu suretle kerterizleri devamlı olarak komuta köprüsünden görebilmek mümkündür. Rasıdı kerteriz esnasında kendi düdük sesimizle rahatsız etmemek için 4 : 6 saniyeye inhisar eden kısa zamanlarda cihaz başından stim düdüğünün otomatik olarak kapatılması mümkün olmalıdır.



İstikamet dinleyici cihazın ecnebi sis işaretlerini almağa başladığını ve bunların ahiz mıntakasına girdiğini göstermek üzere de otomatik tertibat yapılabilir. Böyle bir ikaz tertibatı bulunduğuna göre alet başında adam bulunmaksızın düz bir istikamete tevcih edilir. Bu vaziyette tevcih edildiği istikametten itibaren her iki tarafa doğru 50 şer derecelik ahiz kabiliyetine maliktir. İkaz işareti çalar çalmaz rasıt seda dinleme cihazının başına gider ikaz tertibatını devreden çıkarır ve cihazı bizzat idare etmekle seda membaını kerteriz eder. Eğer iki geminin seyir esnasında takip ettikleri rotalar biribirini katedecek surette iseler her bir gemiden diğerinin gözle yapılacak kerterizi değişir. Eğer bu kerteriz değişmeyip sabit kalacak olursa gemilerin üzerinde seyrettikleri rotalara devam etmeleri takdirinde musademe edecekleri anlaşılır. Ve derhal kaçınma manevrası yapılır. Açık havalarda kerteriz pusulasile göz vasıtasile elde

edilecek olan bu netice sisli bir havada istikamet dinleyici cihazla aynen tatbik edilebilir.

Fakat bunu yapabilmek için beynelmilel bir şekilde takarrür ettirilmiş sis seda işaretlerine lüzum vardır. Dar geçitlerle kalabalık sularda meselâ Manş denizi ve Elbe, Maas, Themse gibi nehirlerin ağzında seyreden süratli büyük gemilerde seyir istikamet dinleyici cihazlarla cayroskoplu pusula arasında irtibatın bulunması seda istikametinin pusula kerterizini tayin etmekte ve bu kerterizin tebeddül edip etmediğini kolaylıkla okumak hususunda büyük faideler temin eder. Bu şekilde yapılacak herhangi bir tertibat çalışma hususunda büyük kolaylıklar doğurur.

Dinleme kerteriz cihazlarının bir diğer kullanış imkânı da ana seyrüsefer yollarının geçtiği deniz kısımlarındaki sahil fenerlerile deniz fener dubalarına konulmalarıdır. Burada kerteriz işi endirekt olarak yani fener veyahut fener dubasından yapılır. Herhangi bir gemi sis esnasında böyle bir fener civarından seyretmek mecburiyetinde kalırsa telsiztelgrafını kullanarak bu fenerden kendisinin dinlenmesini talep eder.

Gemiden verilen sis işaretleri fener bekçileri tarafından kerteriz edilerek bu kerterizler telsiztelgrafla gemiye bildirilir. Ve bu kerterizlerin yardımile de geminin fener veyahu fener dubasına nazaran mevkii tesbit olunur. Bu maksat için üzerinde sabit ciheti hakiki zaviye taksimatı bulunan alelâde dinleme cihazları maksadı temin eder. Fener dubasından yapılacak olan kerteriz geminin pruva kerterizidir.

Dinleme kerterizi telsiz kerterizine benzer. Fakat telsiz kerteriz cihazına lüzum ve ihtiyaç yoktur. Çünkü şileplerin ekserisi bu cihazlarla mücehhez değildir. Dinleme kerterizi telsiz kerterizin yerini hiç bir zaman tamamen dolduramaz.

Fakat küçük gemilerin takribî olarak mevkilerini bulabilmek için pratik bir yardımcı vasıtadır. Sahil dinleme istasyonları barış zamanlarında tecim gemilerinin seyrüseferine yardım eder. Savaş esnasında ise düşman uçak ve motorbotlarının mevkilerin tesbit edebilmek için derhal kullanılabilen kıymetli bir vasıta olur.

Bunu temin etmek için ise gayet iyi alıştırılmış personala ve istasiyonlara malik olmak lâzımdır. Gözün görmediği kapalı havalarda istikamet dinleyici cihazların istimali, bugün için hemen hemen her bir büyük gemide mevcut olan su altı seda dinleme aletlerine nazaran daha fazladır. Çünkü bu cihaz ufkî tarzda dirisa edilebilir bir vaziyette olup her bir sis düdüğünü ve sis kampanasını uzak mesafelerden kerteriz edebilir. Halbuki denizaltı seda aletlerile ancak pervane gürültüleri ve denizaltı seda çanlarını kerteriz etmek imkânı vardır. Mukabil tesisatın ayarına göre çalıştırılabilmesi dolayısile telsiztelgraf kerteriz cihazlarının vaziyeti buna benzemektedir. Bu sebepten bunların küçük gemilerle yelkenlilerde kullanılması imkânsızdır. Esasen kanun mucibince de bu gibi gemilerde alelâde sis seda işaretleri cihazları kullanılması mecburidir. Bunlar da sırf bu gibi aletlerle teçhiz olunmaktadır.

Goerz müessesinin dinleme kerterizi cihazlarının deniz tecim gemilerinde kullanılmağa başlanması kumpanyalar için finans bakımından kolaylıklar doğrurmuştur. Çünkü bu cins aletlerle teçhiz edilmiş olan gemilerin siğorta primleri azalmıştır. Bu cihazların ucuzluğu da yukarda bildirilen kolaylığa zammolan diğer bir faidesidir.

Bu aletin kullanılması hususundaki imkânlar, savaş gemilerinde tecim gemilerine nazaran daha gayrı müsaitçedir. Bu sınıf gemilerde, bu cihazlar, seyrisefain bakımından bir yardımcı alet olarak ve müdafaa bakımından dahi uçak ve motorbotların keşif ve tesbitinde kullanılır. Fakat tabiye edilmesi için münasip bir yer bulmak oldukça güçtür. Bundan başka herhangi bir savaş gemisinde âhizeyi uzak mesafelerden rahatsız edecek fazla miktarda gürültüler mevcuttur. Buna uçak dafia toplarının atılmasından mütehassıl tarakalar da inzımam eder. Atış esnasında toplara yakın bulunan cihazların istimaket dinleme imkânları hemen hemen hiç yoktur. Eğer ileride top tarakalarını bu cihaza tesir etmiyecek derecede boğmak üzere tertibat yapılırsa ancak o zaman motor ve uçak gürültülerinin dinlenmesine imkân hâsıl olacaktır. Savaş gemilerine yaklaşan düşman taarruz vasıtalarının torpito atmalarına imkân hâsıl olmadan daha evvel topçu ateşile püskürtülmesi lâzımdır. Bu hususta istikamet dinleyici cihazlardan kıymetli hizmetler beklenir. Torpito atacak motorbotlar veyahut torpito uçakları, ışıldaklarımız tarafından yakalandıktan ve dafia ateşi başladıktan sonra bu savaş vasıtalarının müteakıp kerterizine artık imkân ve lüzum da kalmaz. Fakat ikinci veyahut üçüncü dalga halinde beklenilen hücumlar bu yazdığımız kayitlerden hariçtir. Herhangi bir bomba taarruzunda hücum yapan uçağın yalnız istikameti bulunur. Uçuş istikamet ve irtifaının tayini için ise, karada olduğu gibi iki veya daha ziyade dinleme cihazına ihtiyaç olduğundan gemilerden bunun yapılmasına imkân yoktur. Bomba hücumu yapan uçaklar yüksek süratle seyreden gemilere karşı iyi isabet imkânları elde edebilmek için kara hedeflerine karşı bomba attıkları irtifalardan daha alçak irtifalarda uçmağa mecburdurlar. Bu irtifa ayni zamanda bulutların vaziyetine de tâbi olduğundan 1500 : 3000 metre arasında değişir. Bu sebeple büyük savaş gemilerine konacak olan dinleme cihazlarının âhizelerini bu yükseklikte uçacak olan bir uçağa karşı devamlı olarak dirisa etmek imkânları temin edilirse, herhangi bir tek dinleme cihazile bunun yapılabilmesi mümkün olacaktır.

Bu maksatla kullanılacak olan herhangi bir çihazın tabiyesi için en muvafık yer pruva direğinde bulunan topçu idare mevkii olabilir. Çünkü burası oldukça yüksek bulunduğundan güverte üzerinde olduğu kadar sis ve dumanlardan müteessir olmaz. Ve cihaz mesafe aletile beraber ayni muhafaza altında bulundurulur.

Yazan : Seferihisar : As. Ş. Rs.
Piyade binbaşı
A. R. TOZDUMAN

Genel savaşta (Falkland) deniz savaşı

Muhit denizlerde dolaşan ve itilâf devletlerinin deniz tecimlerini darbalamak isteyen bir tek alman filosu vardı. Komutanları olan amiral (Von Spee) dün kazandığı (Coronel) zaferinden sonra görülecek yarınki işleri hakkında daha emin vasıtalara sahip olmuş bulunuyordu. Bu düşünce yalnız müşarileyhin tahayyülâtı idi.

İngiliz deniz idare mekanizması, Coronel mağlûbiyetine takaddüm eden bir kaç gün zarfında önemli değişiklikler geçirdi. Deniz birinci lortluğuna (Erkânıharbiye Reisliğine) amiral (Fisher) getirildi. Pek yaşlı olmasına rağmen irade ve idare hassalarına malik olan bu çok bilgili zat emrü idareyi müşkül bir ande üzerine aldı. Bu müşkülâtın birincisi pek uzaklarda ingiliz tecimini darbelemek isteyen oldukça seri kruvazörlerden mürekkep alman filosunun imhası idi. Fisher; bu düşman için tahsis edilen ingiliz savaş gemilerini harekât odasındaki harita da mevcut iğnelerle tersim edilen eşkâlde görünce, ana vatanın korunmasına tahsisi icap eden kuvvetlerin çok serpilmiş olduğunu nazarı dikkate alarak vaziyeti beğenmedi. Fakat düzeltilmesi lâzım gelen bu vaziyet Fisherden faaliyet bekliyordu. Bunu bilen büyük amiral, alman filosunun Gradock ile çarpışmasını menedemiyecek bir zamanda idare makamına gelmiş idi. İlk yaptığı iş şu oldu. Gradock filosu imha edilince bunun temadi etmemesine çalıştı. Devanport tersanelerinde tamirde bulunan (İnvincible ve İnflexible) savaş kruvazörlerinin Speeye karşı alelâcele sevkını emretti. Hareket gün ve saatinin geçikmemesi için icabı kadar işçinin gemiler ile beraber alınması tensip olundu. Bu kararı savaş

meclisi verdi ve gemilerin 13 - 11 - 914 Temmuz harekete geçecek veçhile hazır olmalarını bildirdi. Lort Fisher; bu çıbanı ortadan kaldırmak için savaş kruvazörlerinin ayın (11) de mutlaka hareket edecek veçhile ihzarında daha sert davrandı. Vaktile ihmal edilen bu filonun imhası için ana vatan deniz kuvvetlerinden oldukça mühim parçalar tefrik edilmiş bulunuyordu. Sürat ve bilhassa top kudretile alman savaş gemilerine çok faik olan bu iki savaş kruvazörü bütün ihtiyacatını tamamladıktan sonra 11 - 11 - 914 perşembe günü (Scapa Flow) dan hareket ettiler. Fisher; birinci deniz lordu olunca ilk iş olarak bir de amiral (Sturdee) yi Erkânıharbiyeden alarak bu filonun başına amiral tayin etti ve kendisine göreceği vezaif hakkında lâzım gelen talimatı da not ettirdi.

Hiç bir ingiliz basın kaynağı bu gemilerin hareketini yazmadılar. Çok sessizlikle yapılan bu işten almanlar da bir haber alamadılar. Çanakkale de tecim gemilerinden muaddel mücessem birer numuneleri nöbet bekliyen bu gemileri her kes yine orada biliyor ve görüyordu.

Spee; Cronel savaşını verdikten sonra muhit denizlerinde hem faaliyet göstermek hemde Scapa Flow un şimalinden dolaşarak alman vatanına kavuşmak istiyordu. Bunun için Panama kanalından Atlas denizine dalmak veya cenubî Amerikada Horn burnunu dolaşıp Brezilya sahillerini takiben Almanyaya gitmek isteyordu. Yalnız Speeyi bulmak için dolaşan bir çok japon gemilerine görünmeden Panama kanalından istifade etmek mümkün değildi. Tali kendisine bu hususta gülse bile Panamadan geçiş Amerikanın bitaraflığını belki de ihlâletmiş olurdu. Bu sebepten Horn burnunu dolaşmayı daha muvafık gördü ve rotasını o suretle tanzim etti. Speeyi bir duzağa düşürmek için tahsis edilen japon ve ingiliz gemileri o kadar çoktu ki müşarileyhin bu araştırmalardan kurtulması ancak bir harika olabilirdi.

Sturdee : Stanley limanına doğru rotasını tanzim etmiş gidiyordu. Cenubî Amerikanın şimal kenarlarında müessese (Abrolhos) da (Defence) vesair ingiliz savaş gemilerine rasladı. Bu gemide bulunan uzak mesafe telsizini amiral gemisi olan

(İnvincible) savaş kruvazörüne aldı ve 28 - 11 - 914 de Abrolhostan hareket ile yolda nişan talimi yapa yapa Falkland adasının Stanley üssüne doğru ilerliyordu. Nihayet 7 - 12 - 914 de Stanleye girildi. Aşağı, yukarı Scapa Flow dan Stanley e kadar yirmi beş gün çalışan bu gemiler, oldukça yorulmuş ve ihtiyaç karşısında kalmış bulunuyorlardı. Bu limanda bulunan depolardan, nakliye gemilerinden hemen kömür alınmaya başlandı. Stanley ve civarında bu iki savaş kruvazöründen başka (Kent, Glasgow, Cornvoall, Bristol, Macedoniya Carnarvon ve Canopus gemileride bulunuyordu. Bu fırka alman filosuna çok üstündü. 7 - 12 - 914 günü ve gecesi bilhassa iki muharebe kruvazörlerinin kömür vesair ihtiyacı temin olunmakla iştigal edildi. Kömür postaları yılmaz bir gayretle çalışıyorlardı. Harekete hazır bulunan Kent ile Garnarvon vardı. Kömür postasına başlamamış daha bir çok gemiler sıra bekliyorlardı. Alınan bir telsizle Londradan gelen bir malûmatta alman filosunun civarda olduğu hattâ rotasının istikameti bile bildiriliyordu. Sturdee; amiral gemisinde traş olurken 8 - 12 - 914 sabahı emir subayı pijamaları üzerinde olduğu halde müşarileyhin odasına girdi ve.

Almanların Stanley e doğru filo halinde gelmekte olduklarını haber verdi. Traşına devam etmekte olan amiral; hiç istifini bozmıyarak, subayların ve eratın savaşa, kömürlerini almakta bulunan gemilerin derhal harekete hazır olmalarını yaveri vasıtasile emretti. Emir derhal tamim edildi. Neşeler taştı. Stanleyin yüksek tepelerinde nöbet bekliyen ingiliz postaları Spee yi görmüşlerdi. Liman karıştı. Gemiler fayrap etti. Bir duman dalgası havaya yükseldi. Spee; Stanley kömür depolarının yakıldığını zannetti. Bu kuvvetli üsse uğramayı kararlaştırdı. (Gneizenau) süvarisi albay (Maerker) Bu karara muhalif idi. Stanleyin açığından geçip Horn burnunu dönerek Okyanusun enginlerinde izlerini kaybetmek istiyordu. Fakat Spee ye bir türlü bu fikrini kabul ettiremedi.

Coronel savaşından sonra alman filosu yeni baştan tensik edildi mühimmat ve malzeme taksim olundu. Personal ihtiyacı düşünüldü. Lâzımgelen tedabir tamamen alındı. Spee; Sturdee hakkında resmi ve hususi hiç bir haber alamamıştı. Bu suretle dolaşacağını tasavvur ettiği denizlerde önüne çıkacak daha kuvvetli bir filo olmadığını tahmin ediyordu. Almanyaya dönmek fikrile hareket eden bu zat yollarda rasgeldiği kömür gemilerinden mütemadiyen kömür aldı. Kömür ambarları değil.. personal odaları, kamaraları bile kömürle dolduruluyordu. Bu cihetten Spee, çok gecikti. Sturdeenin beklediği fırsatı talisizlik eseri olarak bizzat ihzar etmiş bulunuyordu.

Stanley limanının cenup kısmı dolaşılırken alçak dağlardan fayrap edilen gemilerin dumanları görünüyordu. Alman filosu limana çok sokulduğu halde bu dumanların ne olduğunu anlıyamamıştı. Saat 9 da bir kaç alman subayı Stanleyin alçak tepelerini aşan bir iki sehpa direk gördüklerini rapor ettiler. Sehpa direk o zamanlarda drednot sınıfının alâmeti farikası idi. Spee bunlara inanmadı. Bunların eski gemilerle bir iki kruvazörden ibaret olduğunu tahmin etti ve Yoluna devam eyledi. Almanların menzil dahiline girdiği görülünce (Canopus) tarafından atıldığı zannedilen iki büyük mermi, Gneizenaunun pek yakininden iki büyük su sütunu kaldırdı. Gneizenau mukabeleye hazırlanırken Spee den şöyle bir emir bütün filoya dağıldı:

Kazanları Fire Up (fayrap) ediniz. Tam yolla poyraz istikametine ilerleyiniz.

Spee muharebe vaziyetini aldı. Nakliyelerini, hastane gemisini yanından uzaklaştırdı. Zafer hatıratı henüz unutulmamış olan ikinci bir Coronel galibiyeti kıvancı bütün eratı sevindirdi. Bandolar çalındı. Savaş kordelaları direkleri süsledi. Saat 9,30 oldu. Bu defa bizzat Spee sehpa direklerin Stanleyden denize doğru açıldığını gördü. Gözlerine inanamadı. Tekrar dürbün başına geçti, baktı, başını kaldırdı. Düşman istikametini derin, derin seyretti. Dudaklarını ısırdı. Komuta mevkiinde asabi asabi gezindi. Etrafındaki gözleri tetkik etti. Spee bir şeyler düşündü ve o ande kararını verdi:

Tam yolla cenuba doğru ilerleyiniz.

Bu mevsimde cenup istikameti bulutlu, dumanlı ve sislidir. İngilizlerin elinden ancak bu suretle kurtulmanın imkânını görüyordu.

Sturdee, avını kaçırmamak için bütün gemilerine fayrap etmelerini ve tam yolla almanların üzerlerine atılmalarını emretti. Her iki filo arasında çok açılmış olan mesafe 16,000 yardaya kadar düştü.

İlk salvo saat12,50 de İnvincible savaş kruvazöründen Leipzig hafif kruvazörüne atıldı. Bu mermiler 30,5 luk tahrip daneleri idi. Aynı gemiye bir kaç mermi daha gönderildi.

Spee; bu gemiyi kendisinin daha cenuba kaçabilmesi için Sturdeeyi önlemeğe ve işgale memur etmişti. Fakat ilerliyen hasım filosunun çok kuvvetli olduğu pek aşikâr bir hakikat iken Leipziğin Sturdeeyi işgal etmek üzere geri bırakılması, ancak bir yemlikten başka bir şey olamazdı. Nitekim Leipzig de yem olmamak için filosuna iltihak etmek üzere yol verdi. Hava kalktı, rüyet şeraiti bozuldu, deniz köpürdu. Bir ay evvel Spee nin zafer kazandığı bu denizler bu defa birer mezar korkusu veriyordu. Süratinin azlığından cenuba kaçıp kurtulmanın imkânını göremiyen alman filosu, ingilizlerle boy ölçüşmek kararını bizzarur verdi.

Scharnhorst ve Gneizenau topçu şampiyonluğu kazanmış birer gemi olduklarından ingilizler bu iki geminin müessir atış menzili olan 14,000 yardadan daha kısa mesafeye sokulmadan iş görmek istiyorlardı. Her iki tarafın top kudretlerini basit olarak şu suretle mukayese edebiliriz:

1 — İngiliz 12 pusluklarm en yüksek menzilleri 17,000 yarda, müessir menzilleri ise 14,000 yarda idi.

2 — Alman 8,2 puslukların en yüksek menzilleri 16,500, müessir menzilleri ise 14,000 yarda idi.

Şu mukayeseye göre ingiliz gemileri zırhlarının delinmemesi için alman 8,2 pusluklarının müessir menzili olan 14,000 yardanın yukarsında kalmak mecburiyetinde idiler. Bu sebeple Sturdee uzak mesafeyi 14,000 yardanın üstünde bulundurmakla hem kendi gemilerini düşmanın müessir ve kudretli atışından korumak, hem de uzak mesafeden daha çok mermi sarfetmekle beraber emniyetli bir atış yapmak istiyordu. İngiliz fikri hakikaten doğru idi. Nitekim Sturdee bu mesafenin altına girdikçe daima isabetler almıştı.

Saat 1,40 ta savaş başladı. İnfilexible muharebe kruvazörü Scharnhorst zırhlı kruvazörüne, İnvıncible savaş kruvazörü de Gneizenau zırhlı kruvazörüne ateş açtılar. Spee nin muktedir topçuları 1,44 te üçüncü salvoda (İnvincible)ı buldular. Bu sıralarda mesafe 12,000 yardaya inince 6 pusluk alman topları da işe karıştılar. Alınan neticeler şu dakikalarda almanların lehine idi.

Bu vaziyeti beğenmiyen Sturdee her iki filo arasındaki mesafeyi tekrar 16,000 yardaya kadar açtı ve kendisini müessir menzilden hariçte tuttu. Bu suretle bir top atışı talimi yapmağa başladı. Saat 2 de tarefeyn ateşe fasıla verdi. Bu fasıla zamanına kadar ingilizlerin isabeti iki, almanların isabeti beş idi. Her iki taraf filoları arasındaki mesafe 18,000 yardaya kadar çıkarıldı. Erat yemek yedi. Lâzımgelen savaş eksikliklerine düzen verildi. Saat 2,50 de mesafe 16,500 yardaya düşürüldü. Ateş şiddet kesp etti. İngililz salvoları arttı. İsabetler iyi netice vermeğe başladı. Almanların maneviyatı kırıldı. Bir aralık mesafe 12,000 yardaya kadar düştü. İki savaş kruvazörü tarafından ateş altına alınmış olan Gneizenau zırhlısı müşkül bir vaziyete düştü. Muhtelif yerlerinden isabetler aldı. Çok tehlikeli yangınlar çıktı. Ve gemi iskeleye meyillendi. Bu sırada ateş Scharnhorsta döndürüldü. İngiliz savaş kruvazörleri duman dolayısile yekdiğerinin serbest atışlarını bozuyorlardı. 3,15 te Scharnhorst fena vaziyete girdi. 3,27 de oldukça suya gömülmüş olan bu gemi, pek kahramanca savaş ediyor, bütün toplarını çok sıhhatle kullanıyordu. Saat 4 te Spee; Gneizenau süvarisi albay (Maerker) e verdiği bir işarette Falklanda uğramamaları için fikirlerini kabul etmediğinden tessürlerini ve mümkünse daha cenuplara kçıp kurtulmak çarelerine bakmasını bildirdi.

Heyhat... İş işten geçmişti. Ne Scharnhorst ve ne de Gneizenau buna muktedirdi. Dört bacasından bir bacası kalmış olan Scharnhorst, ingilizlere bir torpito atmak maksadile olsa gerek göndü, her yerini ateşler sarmış olan bu bir avuç kahremanın çelik mezarı hâlâ büyük bir celâdet ve kudretle ateş etmek istiyor, tek ve yalnız bir tek topunu dolduruyor, sıhhatle boşaltıyordu. Saat 4,4 geçiyordu, gemi son bir mermi daha

attı. Bandırasını arya etmedi. Yavaş yavaş karinesi üzerine yıkıldı. Çalışkan pervaneler hâlâ dönüyordu. Bir iki dakika sonra şiddetli denizler içinde sevgili komutanını ağuşundan bırakmıyarak engin denizin derinliklerine gömüldü.

Sahada Gneizenau vardı. Bu zırhlının tahribi de Sturdee için talimden başka bir şey olmadı. Her iki savaş kruvazörünün şiddetli ateşi altında kalan Gneizenau artık sağını, solunu görmüyordu. Bu sırada buzlu denizlerde çırpınan kahraman Scharnhorstun mürettebatının toplanması için bir tek ingiliz gemisinin gönderilmemesi ingilizler için, ingilizler tarafından bile hiç hoş görünmiyen bir hal olmuştur. Gradock'un öcü bu suretle güya alınmış oluyordu. Gneizenau nun akibeti de feci idi. Saat 5,30 da kazan daireleri su ile doldu. Toplar sustu. İngilizler ateşi keserek kahir tefevvuklarına rağmen yavaş yavaş sokuldular. Saat 5,40 da bu bir avuç kahraman da bandırasını arya etmemiş olan Gneizenau nun enkaz yığını halinde bulunan güvertesine çıktılar. Büyük bir dissiplin ruhile başlarını kaldırdılar, şapkalarını çıkardılar: Sevgili imparatorları şerefine üç defa (Horra) diye bağırdılar. Coronelde olduğu gibi yabancı olmıyan bu kahramanların sesi denizleri çınlattı ve uzaklara kadar yayıldı. Bu geminin de omurgası yukarı döndü. Albay süvarisini ağuşuna alarak bir kısım mürettebatile derin denizlere o da gömüldü. Sahne boştu. Hafif alman kruvazörlerinin peşine birer ikişer ingiliz gemisi takılmış, savaş bir takip muharebesi şeklini almıştı. İnvincible ve İnflexible savaş kruvazörlerile Carnarvon savaş gemisi sahaya doğru ilerlediler. 187 alman eri ve subayı topladılar. Esir alınan bu mürettebatın bir kısmı soğuk tesirile bir kısmı da denizde çok çabalama neticesi yorgunluk dolayısile bilâhare alındıkları ingiliz gemilerinde vefat ettiler.

Alman hafif kruvazörlerine gelince :

Nurnberg, Leipzig ve Dresden hafif kruvazörleri son yolla keşişlemeye doğru kaçıyorlardı. Yağmurlu havadan istifade etmek istediler. Bu üç geminin peşine düşen Kent ve Cornwall zırhlıları ile Glasgow hafif kruvazörü takibe başladılar.

Bu takip iyi bir netice vermedi. Dresden kaçıp kurtuldu. Saat 2,50 de Glasgow Leipzigi ateş altına aldı. Bir iki isabet alan Leipzigin sürati düştü. Arkadan 23 mil sürati olan Cornwall yetişti. Saat 7 ye kadar devam eden savaşta Leipzig çok harap oldu. Tekne bir mil bile gidemiyordu. Alevler her tarafı sarmıştı. Toplar tamamen harap olduğundan susmuştu. Gemide mütemadiyen cepanelik infilâkları oluyor kesif dumanlar vakit vakit semaya yükseliyordu. Bu infilâkları bir top ateşi zannederek ingilizler, bandırası uçmuş olan Leipzigin vaziyetini hiç tetkik etmeden yine ateşe başladılar. Saat 9,20 ye kadar su üstünde bir şalope gibi kalan ve ingilizlere hedef gemisi halinde bulunan bu incecik tekne de derin denizlere gömüldü, gitti. Mürettebatından ancak 20 kişi kurtarıldı. Kent zırhlısı bu defa Nurnbergin peşine düştü. Eski bir zırhlı olmasına rağmen 23 mili tecavüz eden bir süratle Nurnberge doğru ilerledi. Kent; ilk gülleyi hasmından gördü. Kendisinden üç misli küçük olan bu gemi kemali şecaatle Kentle dövüştü. Mesafe (6,000) yardaya düştüğü vakit Kentin 9 adet 6 pusluğu Nurnbergi çok fena vaziyete soktu. Kent zırhlısına 38 isabet temin eden küçük Nurnberg de yedi esir vererek dilâverlerini sinesinde sıka sıka derin denizlere saat 7,30 da o da gömüldü.

Şili sahillerine kaçan (Dresden) aylarca faaliyet gösterdi. Mühim işler gördü. Nihayet o da yakayı ele vererek 14/3/915 de bu sahillerde Kent ve Glasgow tarafından batırıldı. Bu suretle vâsi denizler itilâf devletlerinin elinde deha serbest kaldı. İktisat edilen gemiler başka denizlere, üslere alındı.

Alman filosunun imhası için tefrik edilmiş olan 25 ingiliz gemisi arasında drednot, drednot kruvazörler de bulunuyordu.

Falkland zaferi Londraya yayıldı. Bir ay evvel matemlenmiş olan gözler güldü ve amiralların yekdiğerine tebrikâtı devam etti.

Fikir ve mütalea :

Büyük gemiler arasındaki savaşı baş başa mukayese edelim:

A) Tarafeyn cetvellerini tetkik edersek sistem itibarile büyük bir fark vardır. İngiliz gemileri yeni ve zırhları kalın.

Alman gemileri nisbeten daha yaşlı ve ince zırhlı. Bu sebeple ingiliz mermileri çok tahribat yaptı.

B) Sürat itibarile ingiliz gemileri 26 mil, alman gemileri ise 22,5 mildir. Spee; faik kuvvetler karşısında cenuba kaçmak hususunda sürat noksanı dolayısile muvaffak olamadı ve nisbetsiz bir savaşı kabule mecbur oldu.

C) Ton itibarile gemiler arasında 5830 ton gibi büyük bir tefevvuk farkı vardı.

D) Top itibarile ingiliz muharebe kruvazörlerinden ayrı ayrı 8 adet 12 pusluk vardı. Buna mukabil alman zırhlı kruvazörlerinde adet ve çap itibarile 6 adet 8,2 pusluk top vardı. Büyük topların müessir menzili ingilizlerde (14,000) alman larda da müessir menzil (14,000) yarda idi. Fakat almanlar bu menzilden ingiliz gemilerinin zırhlarını delemiyorlardı. Savaş ise hemen daima (14,000) yardanın fevkinde cereyan etmiştir. Bu sebeple ingilizlerin atışı bir talim atışı şeklini alıyordu.

Tâli toplara gelince:

İngiliz kruvazörlerinde 12 adet 15 santimetrelik, alman gemilerinde 3 adet 12,5 santimetrelik vardı. Menzilin arasıra (12,000) yardaya düştüğü anlarda 12,5 luk alman topları bile isabetler temin ediyorlardı. İnvincible muharebe kruvazörüne 22 isabet olmuştur. Zırhının kalın olması dolayısile ekseriya delinmemiş ve delindiği yerlerde de az tahribat olmuştur. Alman gemileri ise hemen daima 30,5 luklardan isabetler almışlardır. Tahribat cihetile fazla kudrete malik olan bu top mermileri bittabi muvaffak olmuştur.

Amirallara gelince:

Sturdee; tamamen kahir kuvvetlerle iş gördü. Bununla beraber Spee ye sokulamadı ve çok cepane sarfederek savaşı uzaktan neticelendirdi. Muharebeyi Sturdee değil, materiyalı kazandı.

Spee; faik kuvvetler karşısında kaldı. Süratinin azlığı dolayısile kaçmak imkânını bulamadı. Bizzarur (3906) libre ateş kuvvetile (13,600) libre ateş kuvveti olan savaş kruvazör-

Falkland deniz savaşında Alman - İngiliz Gemilerinin kudretleri

Hükûmet	Ge. ismi	Ton	Sürat	Eslihası
İngiliz «	İnvincible İnflexible	17,250 «	26 «	8 adet 12 pusluk, 12 adet 6 pusluk. « « «
		34,500		16 adet 12 P. 24 adet 6 P.
Alman «	Scharnhorst Gneizenau	11,420 «	22,5 «	6 adet 8,2 P. 3 adet 5,2 P. « « «
	«	22,840 «		12 adet 8,2. P. ve 6 adet 5,2 P.

Falkland Deniz savaşında Alman - İngiliz gemilerinin zayiatı

Hükûmet	Ge. ismi	İsabet	Ölü	Yaralı	Esir	B. Ateşi. L.
İngiliz «	İnvincible İnflexible	22 3	. 1	1 2	. .	6,800 6,800
		25	1	3	.	13,600
Alman «	Scharnhorst Gneizenau	? 30	860 680	. .	. 187	1953 Battı. 1953 Battı.
		?×30	1940	.	187	3906

lerile savaşı kabul etti. Düşman gemilerinin salvolarına derhal mukabele etti. Kemali cesaretle dövüştü. (25) isabet yaptı. Bu hakikat karşısında Spee mağlûp değil, manen muzafferdir.

Sturdee ise muzaffer değil, ona bu fırsatı veren Fisher galip gelmiştir.

Çeviren : Dz. Bnb. SALİM REFET

Diğer bahriyelerdeki mayn terakkiyatına bir nazar

Mayn gemileri: - Mayn tarayıcı gemiler, su üzeri gemileri, Dz. Altılar, tayyarelerdir. Harbin son senelerine kadar mayn gemileri olarak su üzeri gemileri iztimal ediliyordu. Ve hiç bir suretle bu maksat için hususî gemiler imâl edilmemişti. O zaman hâkim olan fikre göre işbu mayn tarayıcıların vazifesini hususî gemi yapmaksızın ikmal etmek mümkün idi. Bugün bu hususta bir tebeddül vukua geldi. Muhtelif küçük bahriyeler mayn dökücü gemi olarak hususî gemi yapmağa başladılar. Ve ortaya su üzeri mi veyahut denizaltı mayn gemilerile mi daha iyi netice alınacağı suali meydana geldi. Bu iş üzerinde çok düşünüldü. Fransa tecrübeye müstenit olarak ve alman tecrübelerine istinat ederek 921/922 de mayn dökücü iki denizaltı gemisi « Pierre challey » ve « Morice callot » u yaptı. Ve denizaltı gemisinin mayn dökme hususundaki ehemmiyeti bu suretle aşikâr oldu. İngiltere bu hususta 924 senesinde su üzeri mayn dökücü gemi olarak « Adventure » u yaptı. Bu gemi 6800 T. ve 340 mayn taşımaktadır. Bir çok tecrübelerden sonra bu gemi Akdeniz filosu meyanına ithal edilmiş ve bugün için ise « Singapor » a istasiyoner olarak gönderilmiştir.

Fransa birinci defa olarak 928 senesinde 4773 ton ve 450 mayn istiap edecek « Pluton » mayn gemısini yapmıştır. « Pluton » un yanında eski rus yedek çeken gemilerinden « Castor » ile « Pollux » dahi mevcut olup her ikisi takriben 3000 ve her biri 368 ve 234 mayn taşıyabilecek şekilde tadil edilmişlerdir. Denizaltı gemilerinin daha iyi ve kullanışlı bir şekilde mayn taşıyıcı oldukları anlaşıldığı halde ve 931 senesinde ikinci bir « Pluton » yapmaktan sarfı nazar edilerek plân tebdil edildi. Ve « Emile Bertin » adlı bir mayn kruvazörü bu maksat için

yapılmağa karar verildi. Ve bu kruvazör yüksek süratle hareket eder kabiliyette 38 mil olarak yapıldı. Ve kruvazörlerin taşıdığı top cesametinde 9 adet 15,5 s/m lik top ile 200 mayn taşıyacak şekilde yapılmıştır. İşbu imalât bize göstermiştir ki bilûmum büyük bahriyeler hep su üzeri mayn dökücüleri yapmak yolunda gitmektedirler. Fakat bunlar sureti hususiyede ve büyük su üzeri vasıtaları olarak imâl edilmekte ve mayn hacmi istiabileri dahi fazla miktarda olmasına rağmen hafif top kuvvetinden sarfı nazar edilmektedir.

Ve sonraları bu maksatlar için umumiyetle kruvazör ve destroyerler mayn taşıyıcı şekılde olarak görülmüşler ve donanma için bir vahidi harp olan bu birlikler ayni zamanda bu maksat için de istimal kılınmışlardır.

Ayni zamanda Japonya dahi Fransa gibi 928 - 930 senesinde 1135 ve 1970 tonluk iki mayn taşıyıcı gemi yapmıştır. Ve yeni olarak ta 4400 tonluk bir tane daha yapmağa başlamıştır. Bununla beraber uzun sahillerini takviye eylemek maksadile müdafaa manialarıı için 12 adet küçük kıt'ada takriben 430 tonluk mayn dökücüler de yapmağa başlamıştır.

Amerikan birleşik hükûmetleri bahriyesi harpten sonra hiç bir yeni mayn dökücü yapmamıştır. Şimdi 934 senesi nihayetinde bu husus ehemmiyetli olarak dikkat nazarına alınmıştır. Maynla beraber esas silâhı çok yüksek sürat olmalı ve bu sürat muhtemel düşmanın en süratli gemisinden 10 mil daha yüksek bulunmalıdır. Ve silâhları da bilhassa hava hücumlarına karşı kâfi derecede müessir defi bataryaları olmalıdır. Silohedi mümkün mertebe alçak olmalı, 300 - 400 mayn bulunan mayn güvertesi üzerinde bir zırh güverte bulunmalıdır. Küçük bahriyelerden Polonya bahriyesi bir su üzeri mayn gemisi Fransaya yaptırmıştır. İspanya hükûmeti dahi böyle bir mayn dökücü gemiyi 934 nihayetinde inşaya vermiştir. Norveç te bugünlerde yeni mayn gemisi olan « Olav Trygvason) vazifeye ithal edilmiştir. Aksine olarak 925 - 927 senesindenberi İtalya bahriyesi büyük mikyasta küçük kıt'adaki gemileri bu hususa tahsis eylemektedir. Bunlar bilhassa 12 adet « Milazzo » sınıfı gemiler olup her biri 540 - 615 ton ve 12 - 15 mil süratle hareket et-

mekte 55 - 80 mayn istiap eylemektedir. Bu küçük vesaitin istimalinden şu maksat anlaşılıyor ki, bunlar ancak tedafüi hususlarda kullanılacak taarruzi maksatlar için istimal edilmiyeceklerdir. Ayni zamanda Japonya bahriyesindeki küçük mayn vasıtaları olduğu gibi, bunlardan başka yardımcı yani muavin gemileri mayn dökücü olarak görüyoruz. Bunların mayn dökücü şekle tahvili çok basittir.

Aşağıdaki cetvel 914 - 918 dünya harbinde Amerika tecrübelerine müsteniden muavin gemilerin mayn istiap derecesi hakkında bir fikir verir.

Deplacment		Eski kruvazör		Yolcu gemileri		Şilepler
Tonajı	ton	5400	4500	3800	5150	7000
Sürat	not	18	18	20	16	15
Aldığı mayn adedi		180	180	352	642	900
Ton olarak mayn sıkleti		115	115	224	408	572
Tonaj yüzdesi olarak mayn ağırlığı		2,1	2,5	5,9	7,8	8,2
Herbir mayn için nazarı dikkate alınması lâzımgelen vesaitin tonaj miktarı		30	25	11	8	8

Teçhizatın her biri, mayn rayları, kavanca tertibatı, atış mevkileri alıp verme makineli tertibatı hakkında ve gemi üzerinde bulunan diğer tertibat hakkında burada bahseylemeğe lüzum yoktur.

Ekseriyetle iki ilâ dört atış mevkii istimal olunur. Esas gemiler üzerinde bulunan atış mevkileri « Adventure » üzerinde bir güverte aşağıdadır. Burada her iki tarafta iki atış kapısı vardır. Japon mayn dökücüsü de ayni teçhizata maliktir. « Pluton » üzerinde bulunan mayn rayları ve atış mevkileri ayni « Emile Bertin » de olduğu gibi üst güvertededir. « Pluton » un üst güvertesi altında bulunan güverte mayn ihzar güvertesi olup bu güverte esasen açık ise de bilâhare bu mevki kapalı olarak yapılmıştır.

Acun savaşının başlarında denizaltı gemileri mayn dökücü gemi olarak rusların tecrübe gemisi olan « Krap » ile yapılan tecrübeye nazaran istimal edilmiştir. Savaştan sonra belli başlı mayn denizaltı gemisi üzerinde bilhassa sürat ve mayn istiabı hususunda hiç bir terakki meşhut olmamıştır.

Torpito silâhı mayn silâhı yanında bırakılmıştır. Bu denizaltılara mayn vaz'ı aşağıdaki şekillerde mümkündür.

1 — Yaş olarak konuş dairevi mahfazalar dahilinde olup mukavim teknenin üstünden altına doğru kesilmiş ve başa ve kıça doğru 24 derece meyilli olarak kesilmiş ve iki mayn üst üste konmuştur. İtalyan XII. ve XIII. denizaltılarında 400 ton (9) mahfaza mevcut olup (18) mayn komuta kulesi arkasından konur.

2 — Yaş olarak konuş mukavim tekne haricinde amudi mahfazalar dahilide olup bu mahfazalar kumanda kulesi yanlarındadır. Fransız denizaltı gemisi « Pierre chailley » ve « Saphir » sınıfı 669 ton 32 mayn istiap eder. 928 - 932 ye kadar bu sistem mayn konuşu istimal edilmiştir. Ayni sistem üç Polonya denizaltısında da istimal edilmiştir.

3 — Mukavim tekne haricine ufki konuş olup maynlar birbiri arkasında olmak şartile müteaddit raylar üzerinde gitmekte ve mukavim tekne üzerinden rayların nihayetindeki bir menfezden atış yapılmaktadır. Nihayetsiz bir zincir tertibatı maynları atış mevkiine sevkeder. Fransız denizaltı gemisi « Maurice Callot » 842 ton 921 senesinde 27 maynla yanyana üç sıra olmak üzere yapılmıştır. Bu sistem konuş ayni suretle « Pierre chailley » de mahfazalarda tecrübe edilmiştir.

Fakat ayni tecrübeler tekrar edilmemiştir. Belki bu ayni sistem konuş tarzı biricik Amerikan « Argonaut » 1928 ton 60 mayn istiap eden denizaltı gemisi üzerinde istimal edilmiştir.

Yeni Mayn Dökücüler

Devletler	Adet	Hitam T.	Tonası	Sürat not	Mayn adedi	Teslihat	Düşünceler
İngiltere «Adventure»	1	927	6800	28	340	4×12	Güverte altında mayn güvertesinden her iki taraftan ikişerden dört menfezden atılır.
Fransa «Pluton»	1	931	4773	31	450	4×13,8	Üst güvertede iki atış mevkii
«Castor» «Pollux»	2	930	3150 2461	14	368 234	3×10	
Emile Bertin	1	934	5886	38	200	9×15,2	Atış mevkii üst güvertede
Amerikan Teklif edilmiştir	0	0	?	45	300/400	Yalnız Flak	Mayn güvertesi üzerinde bir zırh güverte vardır.
Japonya «Kastoriki» «Yaeyama» «İtsukoshima»	1 1 1	917 932 929	1500 1135 1970	13 20 17	150 ? 250	3×7,6 2×12 3×14	Üst güverte altında mayn güvertesinden dört menfezden atış yapar.
«Okishima» Ashisaki	1 1	935 913/920	4400 430	20 12	? 45	? ?	
İtalya «Fasano» «Ostia»	4 6	926/927 926/927	540 615	12 15	55 80	1×7,5 fl 2×10,2 1×7,5 Flak.	
Norveç «Trygvason»	1	934	1596	20	280	4×12	Üst güverte altında mayn güvertesinde üç menfezden mayn atar.
Polonya Yeni yapılıyor	0	935	2500	20	300	6×12	
İspanya Yeni yapılıyor	2	935	2000	18,5	265	4×12 Hem 4×4 Flak 4×7,6 Flak	Üst güverte altında mayn güvertesinde 4 ray, 4 atış menfezi güvertede mayn nakli için elektrikli vinç.

4 — Kuru konuş, mukavim tekne dahilinde ufki mayn dökme boruları her iki başından su sızdırmaz şekilde kapanmışlardır. Bu kapaklar bot dahilinden açılır şekildedir. Maynlar biribiri arkası sıra boru dahilindedir. Atış boruyu su ile doldurmakla mümkündür. Maynlar bir dişli tertibatı vasıtasile ve kıçtan hususi bir asansör ianesile mayn atma boru mahfazalarına kadar sevkolunur. « Ballila » sınıfı italyan denizaltı gemileri 1350 ton olup 927 denberi 16 maynı bu sistem konuşla istimal eylemektedir.

Terakkiyat halen devam etmektedir. Şimdiye kadar denizaltılardan atılacak mayn miktarı 32 iken Amerikalılar «Argonaut» gemisinde 60 mayn istimal eylemişlerdir. Bu mayn miktarı tezayüdü ile suüzeri gemilerine takarrüp edilmektedir. Ve belki de torpito ve toptan sarfı nazar edilerek suüzeri gemilerine hakiki surette takarrüp mümkün olabilecektir.

Bu fazla edetteki mayn istifi mukavim teknenin gerek haricine ve gerekse dahiline konma suretile meşhuttur. 100 - 120 mayn koymak için mukavim tekne haricine konmak mümkün olup mayn personalı geminin kıçında bulunurlar. Amudi mahfazalar üç sıra üzere tertip edilirler. Ve her bir sırada üç ve yahut dört mayn üstüste olarak mevcuttur.

Mukavim tekne dahiline konuşta da maynlar yanyana dört sıra olmak üzere tertip olunurlar. Her bir sıra üstüste müteaddit katlardan müteşekkildir. Belki de bu iki konuş sistemi yeni ingiliz « Porpoise » sınıfında istimal edilmiştir.

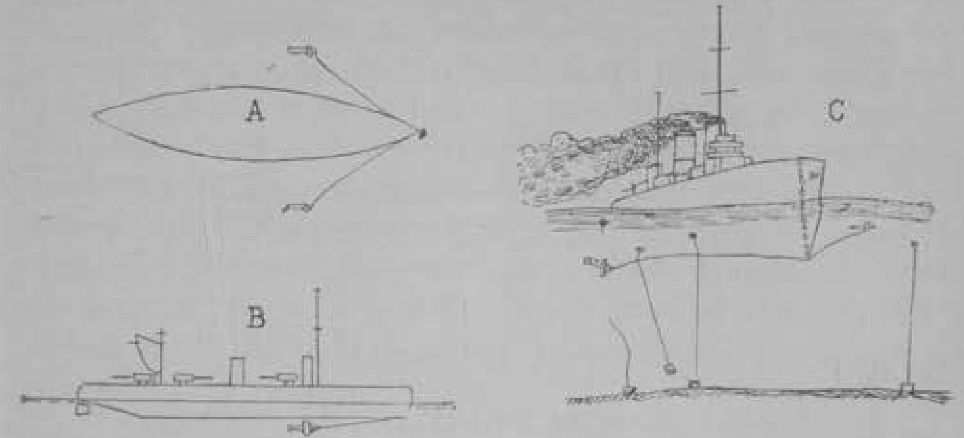
Yeni Mayn Denizaltıları

Devlet	Adet	Hitam T.	Ton	Sürat not	Mayn adedi
İngiltere					
«Porpoise»	4	933/934	1500/2000	16/ ?	12
«L. botlar»	3	919/920	760/1150	17/10	16
Fransa					
Maurice Callot	1	921	842/1300	16/10	27 mukavim tekne üzerinde üç sıra
«Pierre chailley»	1	925	798/1200	14/ 9	64 adet 32 mahfaza dahilinde.
«Saphir»	6	930/932	669/ 925	17/ 9	32 Normand Fenaux sistemi 16 mahfaza iki mayn üstüste.

Devlet	Adet	Hitam T.	Ton	Sürat not	Mayn adedi
İtalya					
«Ballila»	8	928/929	1350/1900	18/9,5	16
«Bragadino»	2	931	800/1000	14/ 8	24
«Mica»	1	934	1371/1900	16/ 9	40
Japonya					
«R. sınıfı»	4	925	655/1000	16/ 9	?
«J. » »	4	927/928	1142/1700	14/ 9	42
İsveç					
«Valen»	1	925	500/ 700	15/ 9	?
«Delfinen»	1	935	500/ 700	?	?
Amerika					
«Argonaut»	1	928	2700/4000	14/ 8	60
Polonya					
«Rys»	3	929/930	980/1250	14/ 9	38
Fenlandiya					
«Vetehinen»	3	930/931	493/ ?	15/ 9	20
«Saukko»	1	930	100/ ?	7/ ?	9
Türkiye					
«Dumlupınar»	1	931	610/ 940	12/ 7	40

Maynı defetmek

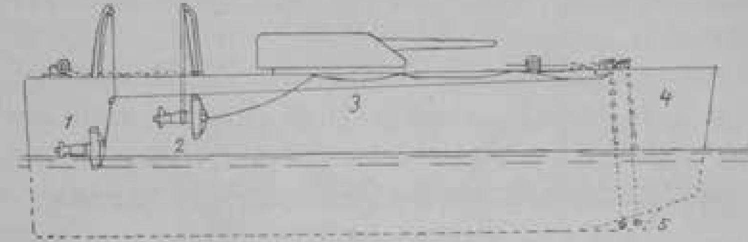
Her bir savaş vasıtası için bir defi vasıtası olduğu gibi mayn için de mevcuttur. Gemiler savaş esnasında kendilerini korumak için pruva - Otter - aletleri meydana geldi. İşbu alet ingiliz deniz subaylarından « Burney » tarafından holandalıların « Scherbrett » i ve rusların Vortroll aleti esas ittihaz edilerek yapılmıştır. İşbu alet suüzeri gemileri için 914 - 918 savaşında mayn tehlikesini bertaraf eylemiş ve onlara hareket serbestisini bahşetmiştir. (Şekil - 1) İşbu alet ingiliz Vikers firması tarafından daha ziyade terakki ettirilmiştir. İşbu « Otter » aleti « B, C, D, M » olmak üzere - hattıharp gemilerine, kruvazörlere, muhriplere, tecim gemilerine - mahsus olmak ve alet üzerinde kanat gibi olan sathının meyil zaviyesi daimi istimal edilen sürate nazaran muhtelif olduğundan dolayı kullanıldığı gemiye göre muhtelif olarak yapılmıştır. Vasati olarak tulü 3,5 metre, kutru 0,5 m. ağırlığı 400 - 600 Kg., ayar umku 6 - 12 metredir. « Otter » 45 - 50 metre tulünde bir tel ile



Şekil — 1

A — Üstten görünüş
B — Yandan görünüş
C — Mayn maniası içersinde

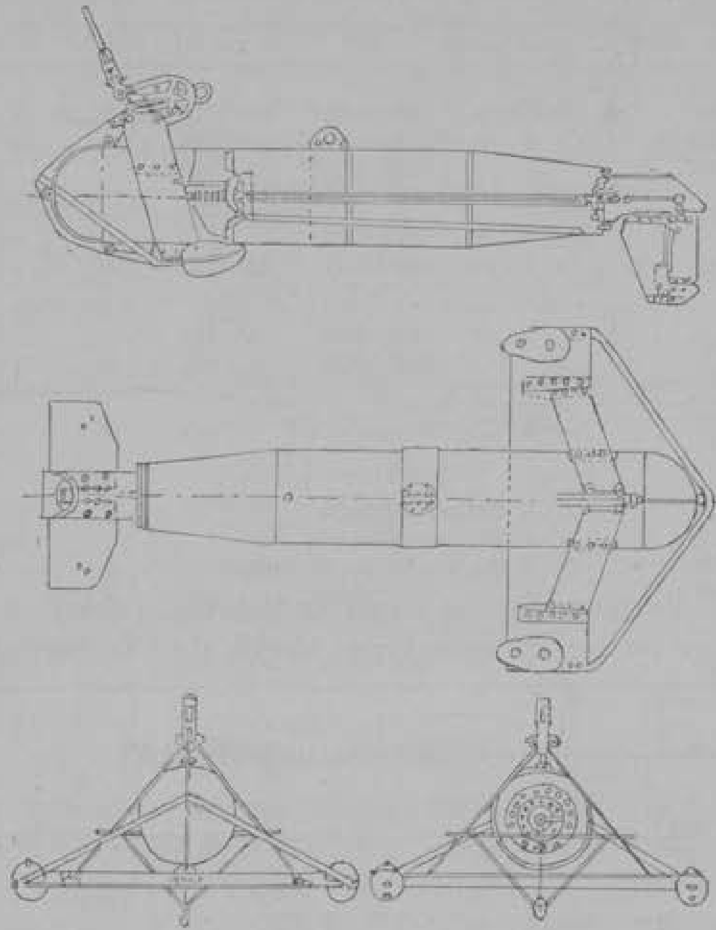
seyreder. Ve bu teller baş tarafa bağlıdırlar. (Şekil - 2). Bu tulde Otter iyi bir kesme zaviyesi mevkii alır. Ve bordadan en



Şekil — 2 Otterlerin atılması ve yukarı alınması

1 — Yukarı alınırken
2 — Atılırken
3 — Arama teli
4 — Arama telinin bağlı bulunduğu zinçir tertibatı
5 — Zincirlerin bağlandığı iki delikli istinat mevkii.

iyi bir açıklıkta durmuş olur. Bunun çekildiği tel üç kollu çelik tel halat olup 18 m/m kutrundadır. Yanlarında bulunan kanat gibi satıhlar kuvvetli çelikten yapılmış olup sihanleri takriben 10 - 11 m/m dir. (Şekil - 3) Kesici tertibat ve yanlardaki kanat seklinde olan tertibat çekme levhaları vasıtasile sebhiyeye bağlanmıştır. Kama şeklindeki kesici tertibat ile beraber cer halatı irtibat mevkii hususi bir irtibat parçasile bağ-



Şekil - 3
Otter cihazı

lıdır. Otterin en mühim kısmı cıvalı nâzım tertibatı olup, onun sükûnetle icrayı fiilile arzu edilen umkta Otter tanzim olunur. Tecim gemileri için kullanılan (M) tipi Otter cıvalı tertibata malik değildir. Otterin kuyruk kısmında bulunan kanatlar cihazı rota istikametinde tutar. Zikzaklar yaptırmaktan meneder. B, C, D otterleri 12 not ile ve (M) tipi otterler ise 6 not seyirle istimal olunur. Uzun boylu savaş gemileri bu otterlerden iki çift istimal ederler. baş tarafta bulunanların cer halatları baştan ve geridekilerinki ise bundan 75 - 90 metre geriden komuta ederler. Kıçtaki otterin cer halatı baştakinden daha

uzundur. Yüksek süratle seyirde 5 - 6 ton kadar bir ağırlık verirler. Yani bağlı oldukları noktada 5 - 6 ton bir tazyik yaparlar. Kama şeklindeki kesici tertibat 38 m/m kalınlığındaki teli kesecek kudrettedir. Savaştan sonra otterleri arızaya uğratacak tertibat düşünülmüştür. Eski maynlar bu iş için iyi bir tahrip vasıtasıdır. Bu sebepten acaba otter cihazları son savaştaki korunma gibi bir korunmayı bu şerait altında istikbalde de yapacak mıdır. Buna intizar etmek mecburiyetindeyiz. Filhakika bu halde mukabil çareler aranmaktadır.

Mayn arama tarama

Otter aletleri mayn arama tarama işlerini etraflıca yapamazlar. Şimal denizinde, Baltıkta, Çanakkalede ve Adriyatikte 914 - 918 de müttefiklerin umumiyetle hareket serbestisi mayn arayıcı ve tarayıcıların meharetine bağlı kalmıştır. Bu vazifenin ehemmiyeti büyük savaşta müessir surette görülmüştür. Ayni zamanda başlangıçta mevcut mayn arama ve tarama işleri çok iyi bir surette gitmekte idi. Bunların miktarları çok azdı. Ve ingilizlerin mayn arama gemileri zayiatı da başlangıçta çok fazla miktara baliğ olmuştu. İlk iki ayda iki serseri maynla bir mayn tarayıcı gemi kaybolmuştur. Bu azîm zayiatın maksada vefa etmiyen tarama aletlerinden ve noksan teşkilâttan ileri geldiği tevazzuh etmiştir.

Umumiyetle mayn aramadan maksat: Mayn mevkiini tesbit ve işgal eylediği sahayı tayin eylemektir. Mayn taramadan maksat ise bulunan maynları bertaraf etmektir. İngilizler bu hususu aşağıdaki surette ifade ederler.

Mayn arama için:

« Searching mine sweep, exploratory mine sweep, scrath sweeping »

Tarama için:

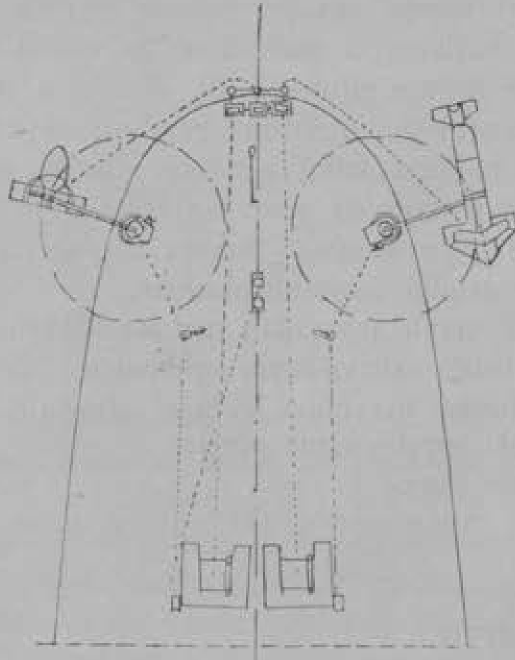
« Mine sweeping »

Fransa ise:

« Recerche des mines » ve « Dragage des mines »

Muhtelif bahriyelerin mayn arama cihazları biribirinden pek cüz'i farklıdır. Savaşta kullanılan arama tarama cihazları bu

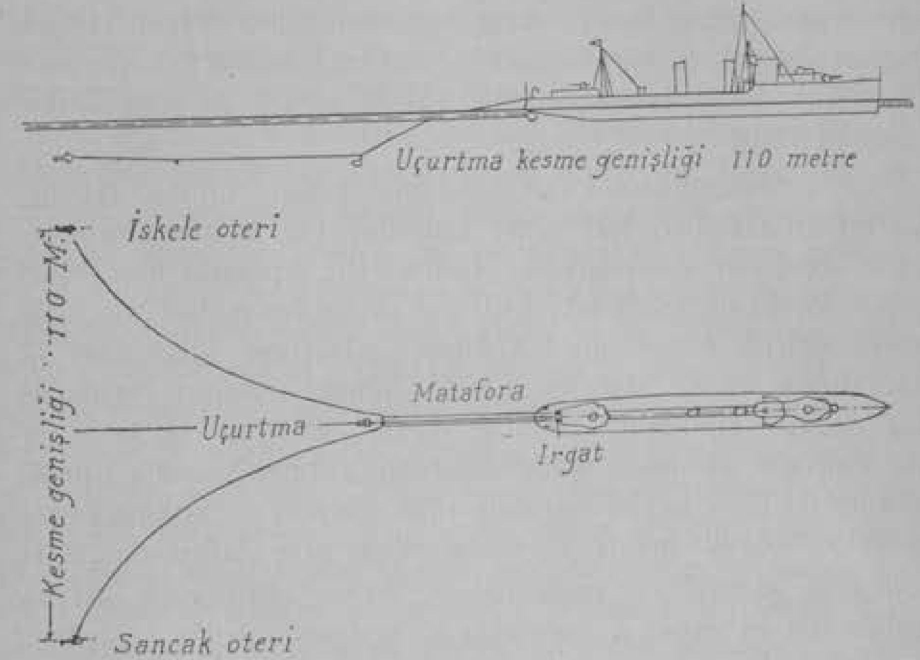
günde ayni surette olup yalnız farkları bazı aksamı daha ziyade tashih edilmiş şekildedir. İngiltere iki nevi arama aleti istimal eder. Ağır alet: Muhiti 63 m/m olan yedek halatı olup yan yana yekdiğerinden 450 metre mesafeden seyreden iki gemiden koyuverilir. Ve bir adette 3,7 metre tulünde ve takriben 1000 Kg. ağırlığında bir uçurtma mevcut olup bu alet cihazın muayyen umkta seyrini tanzim eder. Mayn arayıcılar kâfi derecede kuvvetli çekme hassasına malik olmalıdır ki maynın demir halatını kesebilsin. Bundan başka zincir kaırıbahir tarama aleti - chain sweep - mevcut olup 100 metre uzunluğunda bir zincir ve yedek halatı vasıtasile kaırda çekilir. Arama telleri testere şeklinde dişlere malik olup bunlar keskin taraflarile mayn ağırlık telini keserler. Bu keskin kısımlar 10-12 metre tulünde arama teli boyuncadır. 5 mil ile seyirde bile bu kesilme işi yapılabilir.



Şekil — 4 Mayn arama gemisinin kıç üstü

İskele mataforasında bir otter ve sancak mataforasında ise bir uçurtma ve vasatı sefinede de halat vinçleri vardır.

915 te istimal edilen hafif - Actaeon - arama aletleri İngilterede - Sheerness - de torpito mektebi tarafından tesmiye edilmiştir ki bu alet bir gemi tarafından istimal olunur. Arama teli ağırlığı diğer ağır arama telinden hafiftir. Yumurta kat'ı nakıs şeklinde sephiye ile Scherflächenden ibarettir. Güverteden 50 metre kıçtan yedekte çekilir. (Şekil - 5, 6) Bu tertibat



Şekil — 5

Süratle istimal edilen kıçtan kullanılan Otter ve uçurtma. Yandan görünüş ve yukardan görünüş.

tekmil cihazın 6 - 25 metreye kadar olan umk ayarını temin eder. Ve vasati olarak 15 metreye ayar eder.

Fransanın tek botla müstamel aletleri amiral « Ronarch » tarafından bulunmuştur. Bu alet ilk mevaddı müştaileli kesici makas tertibatı olup bir makas ve bir de mevaddı müştaile hartucundan ibarettir. Evvel emirde bu makas tertibatının alman mayn ağırlık tellerine karşı çok zayıf olduğu görülmüştür. Bu makas tertibatı büyük savaşta ingiliz aletlerinde de kullanılmıştı. Amerikalılar dahi işbu makasları dikkat nazarına alarak kendi

aletlerinde kullanmışlar ve amerikan makası tesmiye eylemişlerdir.

Fransız makine mühendislerinden « Tossizza » savaş seneleri zarfında arama teli üzerinde her 6 metrede bir mevaddı müştaileli makas istimal eylemiş, bu suretle her bir mayn ağırlık teline tesadüften sonra mevaddı müştaile vaz'ı için telin yukarı alınmamasına yardım etmiştir. Hafif arama telleri 10 m/m ve ağır arama telleri ise 18 m/m kalınlığındadır. bundan başka İngilterede yüksek süratte tarama tertibatı mevcuttur. Bu hafif arama aletile vasati olarak arama sürati 28 nota kadar çıkarılabilmiştir.

Bu aletlerin tarama sahası arama telinin tulüne tâbidir. Ve bu tul takriben 100 metre kadardır. Cer halatları nihayetinde otterlerin scherflachleri vardır. Bu satıhlarla alet dışarı açılır. Ve kama şeklindeki kesici ve yahut bir makas vasıtasile mayn ağırlık teli kesilir. Aletlerin güverteye alınmaları 12 not sürate kadar stim ve yahut elektrik ırgatları vasıtasile kıç üzerine alınabilir. Süratle istimal edilecek - Otter - ler kıç üzerinde bulunan mataforalardan atılmak suretile istimal olunurlar. Bu cihaz el vasıtasile ufki vaziyete su sathına kadar getirilir. Gerek mayn aramada ve gerekse taramada fazla miktarda şamandıra malzemesine ihtiyaç olup gerek arınılıp bulunmuş ve yahut aranılmakta ve açılması muktazi geçitleri markalamakta işbu materiyal kullanılır. Bu hususta hafif ve ağır şamandıralar istimal olunur. Bunlar tamamile balıkçı şamandıralarına benzerler. Bu şamandıralar hususî marka botları tarafından atılırlar.

Alete tatbik edilmesi lâzımgelen tashihat, alet istimal edilirken suhuletle istimal etmek ve yüksek sürat tatbik edebilmek imkânlarıdır. Fransada refakat gemilerinden « Arras » ve «Melpomene » sınıfı ile bir ağır ve bu sıralarda hizmete giren denizaltı muakkiplerinden - CH. 1 - CH. 4 - ile tashih edilmiş bir hafif cihaz tecrube edilmiştir. Bundan sonra yapılacak tecrübelerde ise gece mayn arama hususunu cihazla mümkün kılma çareleri tecrübe edilecektir.

Mayn arama gemileri :

Savaşta mayn arama ve tarama hizmeti iki kısma ayrılmıştır : Bunlardan biri filotillâ vasıtasile bir üsse istinat ederek sahilde muayyen bir sahanın emniyetini ve diğeri ise bazı cüzütamlarla açık denizde hali faaliyette bulunarak onların emniyetini temin etmektir.

Savaş tecrübelerine müsteniden her bir gemi tipi filo mayn tarayıcısı olarak kullanılmağa salih değildir. - Drageur d'escadre-Fleetmine Sweeper - böyle bir vasıtadan talep edilen hususat şunlardır :- Zengin bir sürat, yüksek denizcilik kabiliyeti, büyük siaiseyir, az su çekmesi, ve hafif top eslihasıdır. Sürat filonun en yüksek marş sürati kadar olmalıdır. Denizcilik ve siaiseyir halen istimal edilen gemilerdeki evsafa uygun olmalıdır. Az su çekme hassası bir mayn arayıcı için çok mühim bir unsurdur. 914 - 918 savaşında vasati olarak mayn umku 2 metreden yukarı çıkmamıştır. Hafif esliha olarak uçak defi topları, makinalıtüfek, bilhassa sununcu kayış yaparak inen bomba uçaklarına, veya alçak uçan uçaklara karşı kullanılıp bu uçakların makinalıtüfek ve yüksek iştialli paralayıcı bombalarile mayn arayıcıları taciz eylediği zaman istimal olunur. Mayn arayıcı geminin kıç güvertesi daima boş olmalıdır. Çünkü ırgatlar, halatlar otter aletleri, mataforalar gayet serbest ve rahat kullanılmalıdır. Bu gemilerde vazife ağır olduğundan personalın istirahatini temin edecek iyi mahaller olmalı ve bu gemiler ayni zamanda takriben 30 mayn alabilmelidir. İşte bu gibi talepleri bize ancak hususî surette imal edilen mayn arama gemileri yapabilir. Bu husus için ekseriya hata edilmekte ve « Mädchen für alles » sözü gibi torpitobot ve destroyerlerden süratli ve güverte cihazları bulunan gemilere açık denizde mayn emniyeti vazifesi verilmektedir. Bu maksada uygun refakat gemileri Fransa, Japonyada yapılmakta olup açık denizdeki destroyerlerin bu vazifelerini bunlar yapacaktır. Ayni zamanda bu gemilerin denizaltılara karşı olan emniyeti de dikkat nazarına alınmıştır. Motorbotların bu hususta istihdamı çok muvafık görünüyorsa da ancak bu hususun temini güzel havalarda mümkündür. Çünkü, denizcilik kudreti ve siaiseyri

çok azdır. Ve mürettebatın esbabı istirahati çok fenadır. Motorbotlar ancak müstesna hallerde, dar, muhafaza altında bulunan sularda mayn araması için istimal edilebilirler. Savaştan sonra alman mayn arayıcı (M)tipi gemiler numune olmuş ve Letland hükûmeti mayn arayıcı olarak « Viesturs » ve « İmanto » adlı ve 1,8 m. su çeken iki gemiyi 926 senesinde fransız tersanelerine siparişte bulunmuştur.

İngilterede ise mayn arayıcı gemi olarak 928 - 931 senelerinde « Bridgwater » sınıfı 1050 tonluk ve 2 adet 10 s/m topu ve 16,5 not sürati olan ve kömür kazanlı 80 kişi mürettibi bulunan gemiler yapılmıştır. Buna ilâveten « Grimsby » sınıfı 6 adet gemi daha 933 - 934 senesinde yapılarak mayn arama hususunda oldukca bir varlık son senelerde meydana gelmiştir. 918 - 919 senesinde yapılan 2,7 metre su çeken marş sürati 11 ve son sürati 16 not olan kömür kazanlı « Duncan » sınıfı mevcuttur ki bunlar halen vazifededirler. Bundan maada deniz ihtiyatı olan üç adet Trawlern [1] kıt'ası da vazifededir.

Fransanın Akdeniz, Atlas Okyanusu ve kanal sahilindeki coğrafi vaziyeti itibarile mayn emniyeti vazifesinin ehemmiyeti gayet açık olarak görülmektedir. Derinlik hatlarının çok muhtelif olması mayn arama vazifesini bazan sehil ve bazan da güç yapmaktadır. - Akdeniz sahilinin büyük derinliği mayn emniyetini kolaylaştırır. - Marsilyanın şark sahilinde sahil imtidadınca gayet yakın olarak 100 metre derinlik hattı imtidat etmektedir. Liyon körfezinin garp sahilinde 100 metre derinlik hattı takriben 100 mil mesafeden geçmektedir.

Derin su maynları istimali ile vazife güçleşmekte ve bu güçlüğe zamimeten fazla mikdarda tabii mayına nazaran pahalı mayn istimalini mucip olmaktadır. Atlas Okyanusu sahili 100 metre hattı 150 mil mesafeden başlar ve 50 metre hattı ise açık denizde 80 mildedir. Burada girecek limanların başlıcaları « Bordeaux », « Lorient » « Brest » dir. Kanalda dahi 30 - 50 metrelik su hattı ayni Şimaldenizi şeraitindedir. Burada mühim süel üsler « Cherbourg » dan « Dünkirchen » e kadar imtidat eder. Fransa ihtiyat olarak 916 - 920 de kullan-

[1] Sürütme ağ çeken balıkçı gemileridir.

dığı mayn arama gemilerini halen kullanmaktadır. Bunların silâhları iki adet 10 s/m lik olup bunlar vazife esnasında kendilerini kruvazör ve destroyerlere karşı korurlar. En yeni refakat gemisi 600 tonluk 934 senesinde bitmiş olan « Melpoéne » sınıfı olup sürati 15 nottur ve yeni denizaltı muakkibi CH. 1 - CH. 4 150 tonluk olup 20 not sürati vardır ve hafif arama aletile teçhiz edilmiştir. Gelecek senelerde tecrübe edilmiş 400 tonluk bir tip inşaatına başlanacaktır.

Yeni mayn arayıcılar

Devlet	Adet	Hitam T.	Ton	Sürat	Eslihası
İngiltere					
« Hutley »	27	915/919	710	16	1×10 s/m 1 Flak
« Bridgwater	14	929/932	1050	16,5	2×10 s/m
« Halcyon »	5	933	900	16,5	1×10
« Grimsby »	6	933/934	1060	16	1×10 Flak 2×12 1× Flak
Fransa					
« Aisne »	11	917/918	600	21	1×10 s/m
« Arras »	25	920/923	600	21	2×10 «
« Deligente »	21	919	300	15	2×10 «
« Granit »					
« Melpoméne »	12	932/934	600	15	
CH. 1 - CH. 4 muakkipleri	4	931	150	20	1× 7,5
Yeni inşaat		934	400	?	?
İtalya					
« Ostia »	6	919/925	600	15	2×10
« Cotrone »	3	918/920	534	11	1×7,5
R. D. sınıfı	38	916/920	150	13	« «
Amerika					
« Lark »	39	918/920	840	14	2×7,6 Flak

Devlet	Adet	Hitam T.	Ton	Sürat	Eslihası
Japonya					
« № : 1 - 6		918/922	615	24	
9,10,13 ,14	10	929/933			
« Ashisaki »	12	913/920	430	12	
« № : 15 - 18	4	935	500	20	
Holanda					
« A - D bot	4	929	170	14,5	
I - IV bot	4	916	230	?	
Danimarka					
Mayn botu	10		50	12	
İsveç					
« Sprangern »	3	918	160	11	
« Karakol gemisi »	16	909/911	105	25	
« Jägaren	4	932/933	250	24	2×7,5

Japonya Fransanın ayni yürüdüğü yoldan yürümekte olup hususi surette diğer vazifeler yanında mayn arama vazifesini yapmağa muktedir olabilecek refakat gemileri yapmaktadır. Rusya ve Birleşik Amerika cumhiyetleri son dünya savaşındanberi hiçbir mayn arayıcı gemi yapmamışlardır.

Küçük bahriyelerden İsveç 933 senesinde yeni mayn arayıcı gemiler vazifeye ithal etmiş ve 4 adet karakol gemisi, Jägaren sınıfı 250 ton 1,8 metre ve pervanenin alt kenarı su altında 2, 4 metrede bulunan gemiler yapmıştır. Bunun eslihası iki adet 7,5 s/m lik uçak defi topu iki adet 2,5 s/m lik makinalıtüfek ve iki su bomba atma tertibatına maliktir. Kıçta iki matafora mevcut olup bu mataforalar otterlere aittir. Cer halatını almak için kıçta güvertede stimle müteharrik iki ırgat vardır. Mürettebatı 40 kişiden ibarettir. Bu gemi savaş tecrübelerine göre yapılmış ve maksada çok uygun olarak inşa edilmiştir. Bu botlarda savaş tecrübeleri kıymetlendirilmiştir.

Mayn emniyeti doğrudan doğruya limana girecek noktalarda ve geçitlerde tıpkı büyük savaşta olduğu gibi yardımcı mayn arama gemileri vasıtasile icra kılınır. Bu maksada balıkçı gemileri çok uygundur. Bu gemiler inşaatında bunların süratlerinin yükseltilmesi ve su altında vukubulacak iştiallere karşı gemi gövdesinin kuvvetli yapılması hususları bahriyeyi enterese eder. Bu cins gemilerin lüzumu ve faideleri çok büyüktür. İngiltere « Scapa Flow » da bunlardan 48 « Cramarty » önlerinde 18, « Dover » önünde 70, Akdenizde 423, kanalda « Noreden - Falmoza » kadar 824, Irlanda sularında ve garp sahillerinde 552, sahillerinde Şetland ve Orkney adalarında 1230 balıkçı gemisi cem'an - 3165 gemi kullanılmıştır. Balıkçı gemilerinden sonra küçük gemiler ve yedek gemileri istimal edilmişlerdir ki bunlar 1,8 - 2 metre su çeken 50 tonluk en asğari 6 not çekme süratine malik teknelerdir.

Mayn arama ve tarama vazifesinin bazı hususu tayyareye istinat ettirilir. Savaş tecrübelerine göre bu uçaklar mayn maniasının nihayetlerini ve istikametini tesbit etmek suretile bunların işlerini hafifletir. Bu faide çok azdır. Verilen mevkiler tam ve sahih olarak seyrisefain kaidelerine göre verilmiş mevkiler değildir. Uçakların faaliyeti suyun rüyet şeraitine tâbidir. Bu rüyet muhtelif denizlerde muhtelif surettedir. Uçuş irtifaı, ziya şeraiti ve hava vaziyeti mühim bir rol oynamaktadır. Devvar kanatlı - Autogiro - uçak bize burada bazı yenilikler meydana getirmiştir. Bu cins uçaklar oldukları yerden yükseldikleri cihetle iyi bir tarassut imkânı, yüksek süratle su üzerinden uçan diğer sistem uçaklardan daha fazladır. Bu uçaklar ayni sepetli balonlar gibi çalışır. Fransız mayn teşkilâtı Akdenizde ve japonlar ise Japonyada bu hususta tecrübeler yapmaktadırlar.

Diğer usûl olarak mania kırıcı gemiler istimal olunur. Ve ayni zamanda baş otter aletleri istimal ederek hem kendi ve hem de kafilenin ileri seyrini tahtı emniyete alır. Bunlar 900 - 6000 tonluk mayn isabeti halinde yüzme kudretini kaybetmiyecek şekilde yüksek adette su geçmez bölmeli ve makine ve kazan daireleri takviyeli tecim gemileridir. Mürettebat mevkileri diğer gemilerde olduğu gibi baştarafta değildir. Bu kırıcılarda faideli bir umk elde etmek için her nekadar muvazeneyi bozarsa da kum alınır. Aşağıdaki mevat imlâ mevkilerine doldurulur: -

Dablbotum üzerine kalbur şeklinde ağaç destekler arasına 1,5 metre irtifaında kum doldurulur. Bu ağaç destekler okadar sık konur ki konan kum bir taraftan diğer tarafa kaymaz.

Bundan sonra bunun üzerine güverteye kadar dikine olmak üzere boş fıçılar konur ve bu fıçılar arası kum ile doldurulur. Kum ve bunun üzerine ağaç desteklerle döşeme tahtası teşkil olunur. Ağaç fıçılar yerine agaç destekler kullanmak daha faidelidir.

Bir mayn isabeti halinde ağaç destekler ve boş fırçalar iştialden mütevellit gaz tazyikını tenkis eder. Kum ise, ağaç desteklerin yanmasını tahdit eder. Bu doldurulmuş mevki serbestçe hareket eden su kütlesinin toplanmasına mâni olur. Geminin baş musademe bölmesi ağzına kadar ağaçlarla doldurulur. Ağaç doldurulmuş olan bu mevkilere tahliye tertibatı konmuş olup bu tertibat ianesile tahlisiye gemileri tarafından suyun tahliyesini kolaylaştırır. Ambar kapaklarını su sızdırmaz derecede desteklemek pratik bir usûl değildir. Çünkü gaz tazyikı yukarıya doğru kolayca kaçırılmalıdır.

Bu usûl ile her nekadar maniada bir delik açmak mümkün olursa da sığ sularda istimalinin tehlikeli olması ve pahalı olması ve billhassa sığ sularda batması halinde seyrüsefer yolunu kapaması gibi mahzurları vardır.

Savaş sonunda mayn tehlikesini bertaraf edecek olan bu teşekküller umumiyet itibarile dağıtılmış esas olarak sulhte çalışmak üzere küçük bir kısım muhafaza edilmiştir.

Savaş zamanında ingiliz teşkilâtı - 7 - mıntakaya ve - 9 - balıkçı gemisi istasiyonuna tefrik edilmiş ve her bir mıntaka emri altında bulunan personal ve materiyalı lâyıkile kullanma için ayrı bir komuta altına verilmiştir.

Balıkçı gemi istasiyonları dahi « Cromarty », « Firth of Forth », « Humber », « Harwich », « Nore », « Dover », « Portsmouth », « Portland » ve « Devonport » mevkilerinde idi. Her bir balıkçı grupu başında bir müfettiş bulunur. Bu müfettişler bu yardımcı mayn arama teşkilâtının başları olup bunlar asker olmıyan personal ve materiyaldır. Bunlar ancak admiraltının mayn teşekkülünün direktifleri da-

hilnde çalışır. « Portland » da bir faal mayn arama filotillâsı mevcut olup bunların personalı sureti mahsusada okumaya tâbi olarak yetiştirilmişlerdir. Teknik terakkiyatın takibi de «Vernon» da torpito mektebi tarafından ifa edilir.

Savaş esnasında Fransada mayn arama teşekkülünün merkezini deniz kurmayının birinci bürosu teşkil ediyordu. Fransa sahilleri 4 mıntakaya ayrılmıştı: « Kanal », « Atlantik », « Afrika » ve « Akdeniz » de bulunuyor ve her bir mıntaka bir deniz komutanının emri altında bulunuyordu. Kanaldaki mayn üsleri « Dünkirchen », « Boulogne », « Havre » ve « Cherbourg » « Saint Brieux », - St. Malo körfezinde -, Atlas Okyanusu sahilinde : « Brest », « Lorient », « La Rochelle », « Bordeaux » ve Akdenizde « Port Vendres », « Marseille », « Toulon », « Nizza », « Villefranche », « Korsika » Afrikada ise « Sfax », « Biserta », « Algier », « Oran ». « Marokko » mevkilerinde idi. Her bir mıntaka kendisine mahsus gemi ile birlikte personala malikti.

Bu teşekküllerin savaşta malzeme ve personal ihzaratı Millî Müdafaa tarafından temin edilir. Mayn kursları 6 - 8 hafta devam eder. Ve nihayetinde imtihan icra edilerek mayn personalı teşkil edilmiş olur.

Mayn fırkalarını teşkil eden gemiler 8 - 12 - 14 adet kadardır. Yedek subayları bu partilerin şefleri olurlar. Bu haldeki en büyük faide bu sivil personalın ve gemilerin devamlı surette elde bulunmasını bunların mevkiin hava ve seyrüsefer şeraitini iyi bilmeleri ve bununla ünsiyet etmiş bulunmaları, müteaddit tecrübelere müsteniden bunların mayn hizmetinde istihdamları çok faidelidir. Ve hususi talimler ve tecrübelerde bu teşekkülün kıymet ve ehemmiyetini arttırır.

Savaş esnasında italyan sahillerinin mıntaka taksimi ise : « La Spezia » « Maddalena », « Tarent », « Venedig » mevkilerinde idi. Mayn arama gemi kafileleri 4 gemiden ibaret olup böyle iki veyahut üç kafile ise bir grupu teşkil ediyordu. Her bir kafiledeki iki gemi tam personal ile hizmette istihdam olunurdu. Her bir mıntakada yardımcı mayn arayıcılara rehberlik etmek üzere erbaşlar kursa sevkolunur. İtalyada ise İngiltere ve Fransada olduğu gibi büyük mikyasta balıkçı

gemileri filotillâları bulunmadığından bu sureti hareket mahzurludur. Personal ve materiyal için mıntaka istasiyon şefleri mes'uldür. Mayn arama hizmetlerinin teknik hususatı dahi Romadaki Bahriye nezaretinin denizaltı silâhları bürosu tarafından tedvir edilir.

Danimarka dahi kendi sahillerini böyle mıntakalara tefrik etmiş olup bu mıntakalar da şunlardır. « Sund », « Samsö », « Smaaland », « Büyük Belt », « Küçük Belt », « Katakatın şimal kısmı ».

Sulhte iyi bir surette tertip edilmiş olan teşekküller savaş teşekküllerinin süratle ve tereddütsüzce meydana gelmesine yararlar. Bu işler çabuk ve kolay yürümelidir ki, savaşın hemen başlangıcında taarruzi mayn atma vazifesi bu tecrübeli ve seri çalışan mayn arayıcıları tarafından faideli olarak beklenir.

Tek bot cihazı için arayıcıların teşkil ve tensikı hususunda gruplar üç bottan teşekkül eder. Rehber bot önde diğer botlar biri sancakta ve diğeri iskelede kıçomuzlukta mevki aldıkları gibi ayni zamanda da rehber botun arama otter lerinin 50 metre haricinde mevki alarak seyretmelidirler.

Bu teşkil 3 grup tarafından her tarafa hareket kabiliyeti ve dönüş hususu mümkün olacak şekilde icra edilir. Bu husus İngiltere, Fransa ve Amerikada müstamel olan şekildir. Şamandıra vasıtaları arkadaki iki grupun gerisinden seyrederler. Bu teşkil çok kolay bir teşkil olup, 3 grup meyilli şekilde kıça sancak ve iskele omuzluk halindedir. İkinci, üçüncü grupların rehber botları öndeki grupun (otter) lerinin 50 metre açığında mevki alırlar.

Bu teşkil arama hususunda maynın umku oldukça derinde olduğu zaman istimal olunur. Eğer mayn tarlası çok sık ve mayn arayıcı ve tarayıcı botların sukesimleri mayn iştial tehlikesine maruz ise ikinci ve üçüncü gruplar rehber botları önlerindekinin otterlerinin iç tarafında bulunurlar. Ve mesafe 100 metreye kadar büyültülür. Bu teşkilin bir diğer nev'i savaş sonlarında İngilterede (Oropesea) yardımcı kruvazörü tarafından yapılmış olup buna « **Oropesea** » arayıcı sistemi tesmiye edilmiştir. Arama teli yalnız bir cihetten atılmış ve iki arama teli biribirine bağlanmış ve bağlandığı noktaya bir şamandıra

bağlanmış olup bu şamandıranın vazifesi arama telinin kaırı bahre batmasını menetmektir. Her iki arama telinin uçlarında da arama otterleri konmuştur. Bu sureti tertip bilhassa akıntılı sularda kullanılır. Ne zaman akıntı mayn tarlası üzerine fazla tazyik ederse bu suretle müessir bir tarama genişliği elde edilmiş olur. Atılmış olan şamandıralar arasında seyir çok basittir. İkinci ve üçüncü grup rehberleri öndekilerin otterlerinin iç tarafında seyrettiklerinden her nekadar emniyette iseler de mahzuru ise bu teşkilin uzunluğudur.

Çift bot aletile esas teşkilde gruplar 6 gemiden ve üç takımdan teşekkül eder. Rehber takım önde diğer takımlar sancak ve iskelede kıçta 250 - 300 metre mesafede mevki alırlar. Cenah botları yekdiğerine 25 - 30 metreye takarrüp ederler ki bu suretle tarama telini emniyetli kullanırlar. Şamandıra vasıtaları kıçta vasatta bulunurlar.

İngilierede gruplar üç bottan ibaret olarak ve borda hattında olarak taramalar yapılmış iyi tecrübelerle ve çok faideli olarak kullanılmıştır. Birinci grupu arkasında ikinci grupu 250 - 300 metre mesafe ile takip etmekte cenah botları yekdiğerine 25 - 30 metreye kadar takarrup etmektedir. Bu teşkilin seyri çok güçtür. Bilhassa dönüş çok güç olup çok talim yapmak iktıza eder. Sığ sularda ve aşağı süratlerde bu teşkil tavsiye olunur. 10 metreden aşağı umklarda arama daima güçtür. Mayn taraması hakkında nazari kaideler konamaz ve pratikte bu husus bilhassa vazife icrasında bir esas teşkil edemez, berveçhiati bazı emsallerdeki sahilin şeraitine, derinlik emsaline, seyrüsefer geçitlerine, rüzgâr, hava ve akıntı cereyanlarına tâbidir.

Mayn arama nev'i, tabiyevi maksada, mevzii ahval ve şeraite, havaya ve seyredilen geçit ve yollara tâbidir. Bu hususta pratik ve ameliyat bilhassa mühimdir. Nazariyat bu işlerin ihzarında bir hazırlık teşkil edebilir. Fakat bu nazariyat ancak dar bir esas teşkil edip bunun kullanışlı bir hale gelebilmesi için uzun talimler yapılmasına lüzum vardır.

Mayn mekteplerinde düşmanın mayn tabiyesi hakkında bir hazırlık yapılması çok mühimdir. Bu suretle düşmanın ne tarzda

mayn döktüğü maniasının vüs'ati hakkında karar verebilmek imkânı elde edilmiş olur.

*
* *

Mayn silâhı diğer silâhlarla yapılan mukayesesinde savaştan sonraki anten ve ağırlık tertibatı meydana çıkan teknik inkişafata rağmen yine basit ve sade bir silâh olarak kalmıştır. Bundan başka bu silâhı kullanacak personal da miktar itibarile azdır. Fakat bu silâhı muvaffakıyetle kullanmak için kendi maynlarının hususi hassalarını iyi bilen ve alelûmum yetişmiş ve kifayetli subaylar bulundurmak icap eder. Aksi takdirde bu silâh Amerika deniz subaylarının şikâyet ettikleri gibi üvey evlât mesabesinde kalır.

Mayn silâhının ehemmiyeti ve buna karşı defi silâhları hakkında « Lloyd Georges » kısaca demiştir ki: - Çanakkalede bir sıra mayn ve ingiliz arayıcılarının buna karşı muvaffakıyetsizlikleri ve beceriksizlikleri 18 - Mart - 915 hezimet ve ricatinin sebebini teşkil etmiştir.

Mayn savaşı için materiyal ve personal hususunda lâzımgelen ihzarat evvelki devirlere nazaran daha mühimdir. Zira, elde edilen savaş tecrübelerine nazaran bir ande düşmanın sayısız derecede mayn dökeceği ve müessir bir arama ve tarama yapabileceği hesaba katılmalıdır.

Çeviren :
Dz. Bnb. ABDURRAHMAN BENLİOĞLU

Son Karadeniz seferimde ölümle karşı karşıya

Büyük savaşın üçüncü yılındayız. Rus orduları Kafkas cephesinde büyük bir taarruza hazırlanıyorlar. Müttefikımız türkler bu dağlık uzun cepheyi metanetle tutuyorlar.

Avusturyanın Pola savaş limanından altın para ve cepane yükliyerek Trabulusta mücahit şeyh Sünusiye teslim edip dönmüştüm. Bu sefer pruvama İstanbul çıktı. Haliçte kısa bir tevakkuftan sonra U 38 le Karadenize yol verdim. Maksat rusların Kafkas cephesine denizden nakliyatını vurmaktı. Boğazdan çıkar çıkmaz sıkı bir yıldız fırtınasile karşılaştım. Denizle gök yüzünden başka bir şey görmeden Kafkas sahillerini buldum. Plânda gösterilen yerde rusların yolunu beklemeğe başladım. Sert rüzgâr şiddetini kaybetmiş, güneş ziyasını yeşil sulara aksettirmişti. Fakat biz su altında temiz havadan mahrumuz. Tekne içinde sıcaklık 50 dereceden aşağı düşmüyor. Vücudumuzdan ter akıntı halinde boşanıyor. Hepimiz baş ağrısı ve nefes darlığından muztaribiz. Herkes işinin başında lâkin kimsenin ağzını bıçak açmıyacak halde. Burnumuzdan soluyoruz. Parlak güneş nöbetini donuk aya teslim edip ufkun altına indi. Gündüzkü zahmetin acısını çıkarmak için artık su altını terketmeliyiz. Hasretimize kavuştuk. Su üstündeyiz. Ciğerlerimizi karlı dağlardan gelen temiz ve serin hava ile doldurup boşaltıyoruz. Kafkasın bu şirin kıyılarında gecenin başka bir letafeti var. Sık ormanların neşrettiği çam kokuları içinde arasıra kurbağa sesleri sükûneti ihlâl ediyor. Dağların karlı tepeleri bu aydınlık gecede titreşiyor ve eteklerindeki villalar ışıktan yapılmış bir zincir halinde görünüyor. Görülmemek için sahile çok yaklaşmıyorum. Gündüz suyun altında, gece üstünde yaşıyarak bir kaç gün geçti. Gece yarısından sonra ranzama yorgun bir

halde uzanmıştım. Vardiya subayının kuvvetli dürtüşlerile uyandım. Bir konvoy görünmüştü. Hemen kuleye çıktım. Periskop başına geçtim. Üç vapur bize doğru geliyordu. Vapurlardan en büyüğü rusların gönüllü tecim filosuna mensup olsa gerekti. Konvoya yaklaşmak üzere yol verdim. Öğleye doğru hücum mesafesini bulmuştum. Büyüğünü hedef alarak bir torpito yolladım. Biraz sonra bordasında sarı dumanla karışık su sütunu yükseldi. Ve batması on dakikadan fazla sürmedi. İsabeti gören ötekiler fevkalâde bir telâşla baştankara ettiler. Mürettebatı şaşkın bir halde denize atlıyarak karaya can attılar ve sık orman içinde kayboldular. Karaya bindiren vapurlara, su üstüne çıkarak top ateşi açtım. Birisinin sukesiminde delikler açılınca topçularım ikincisine nişan aldılar. Bunun yanması kolay oldu. Çünkü mazot yakıyormuş. Bu esnada topçu erlerimden birisi denize düştü.

Bunu kurtarmak üzere lâzımgelen komutaları verirken gözcülerimden biri yakında periskop gördü. Bu umulmadık bir tehlike idi ve bizi pusuya düşürmek istiyen bir rus Dz. Altı gemisi olacaktı. Dümene sancak alabanda komutasile bu vakitsiz ziyaretçiye pruvamı çevirdim. Tam yolla mahmuzlamak üzere üstüne yürüdüm. Bir de ne göreyim? bize korkunç dakikalar yaşatan periskop batan geminin felâketzedelerinden bir beygirin kafası değil mi? Zavallı mahluk hâlâ yüzüyordu. Onu kurtardıktan sonra besliyecek ne arpa ne de samanım vardı. kaportadan tekne içine almak ta şüphesiz mümkün değildi. Bu kara kayvanını mukadderatına bırakarak telâşsız yüzmekte olan askerimi kurtarmak üzere sokuldum. Bu esnada sahilden tüfek ateşi açıldı. Bu baskın ormana sığınan rus gemicilerinin marifeti idi. Ormana bir kaç mermi savurmak suretile sükûtu iadeye muvaffak oldum.

Sabahın alaca karanlığında başlıyan faaliyetimizin üstünden saatler geçmiş şimdi güneşin gurubu yaklaşmıştı. Artık bu sularda mevcudiyetimiz meydana çıkmış ve kendimizi boşuna sıkıntıya sokarak sualtında saklanmak modası geçmişti. Bu sebepten su üstünde sahili takiben seyre başladım. Bu mıntakada ruslar hummalı faaliyetle yol yapıyorlardı. Kazak süvarilerin toz toprak içinde ameleyi küme küme işe sevk ettiklerini görüyordum. Dürbünümü bu işçi kafilelerine çevirerek dikkatle baktım. Bunlar yanılmıyorsam bizim esir askerlerimiz dedim. Yanımdaki vardiya subayım da bunu tasdik etti. O zavallılar bizi bir rus denizaltı gemisi zannederek aldırış etmiyorlardı. Çünkü bayrak çekmemiştik. Yol inşaatına çimento taşıyan büyücek bir yelkenliyi çevirip top ateşile batırdığımız zaman bizim kim olduğumuzu pek âlâ anladılar. İçlerinden bir kaçı kıyıdaki sandala doğru koştular. Sandalı denize dayanıp küreğe sarıldılar kurtuluş sevdası ve hasret onları bile bile tehlikeye atıyordu. Kaçmak istiyen bu biçareler kazakların yaylım ateşi altında dönmeğe mecbur kaldılar. Vatandaşlarımı beyhude öldürmemek için kazaklara top ateşi açmadım.

Ertesi sabah Gakri kasabası civarında bir plâjın önünden sualtı seyrile geçiyordum. Kumsalda ve denizde rengârenk kıyafette canlı bir kaynaşma vardı. Periskobu vardiya subayım Wendladta verdim. Yanıbaşımızda geç bir erkekle bir kız bizim mevcudiyetimizden bihaber yüzüyordu. Bu sahilde muhteşem bir otel bulunacağını aklımdan geçirmemiştim. Yazıkki orkestrası çalmıyordu. Lâtif manzarayi görmek için aşağıdakileri birer birer periskop başına çağırdım. Gözünü periskoba dayayanın ağzı da birlikte açılıyordu. Yalnız bir yedek erbaş evet burası Gakridir işte! diye mırıldandı ve peşinden bu havalide bir alman firması hizmetinde havaî hat inşaatında çalıştığını ve kasabada uzun müddet oturduğunu, eski hatıralarını tazeliyerek anlattı. Herkes periskoptan dışarsını doya doya seyretmişti. Periskoba tekrar gözümü dayadığım zaman genç yüzücüler pek yaklaşmışlardı. Nazarı dikkatlerini celp için periskobu tam yukarı sürerek çevirdim ve süratle aşağı çektim. Gençler bunun farkına vardılar ve büyük bir heyecanla çırpınarak sahile kaçmaya başladılar. Berrak sularda müsterihane banyo almakta olan bu çifti ürküterek sahili terkettim.

Şimdi periskop başında ufku gözetliyorum. Yorulunca vardiya subayının keskin gözlerinden istifade ediyorum. Periskopta o vardı. Bana ufukta duman belirdiğini haber verdi. Ben de baktım ve o tarafa doğru yol verdim. Yaklaşınca bunun bir

transport olduğunu anladım. Görünürde topu olmadığına her ikimiz de müttefikan karar verdik. Bu cüretkâr gemiyi su üstüne çıkarak top ateşile haklamaya karar verdim. Onunla sahil arasına girerek kaçmasını ve karaya bindirmesini güçleştirdim. Bunu müteakıp su üstüne çıkarak ihtar mermisini savurdum. Transport evvelâ sahile doğru dümen kırdı. Fakat ikinci mermi yakinine düşünce durmağa macbur oldu. İyice yaklaştım. Asker yüklü idi. Telâş tasavvurun fevkında idi. Müsadere partisi yollamak üzere iken arkamızdan birdenbire top ateşine uğradık. Ne oluyor? Gakri bir sayfiye yeri. Burada istihkâm mı var? derken plâjın büyük oteli önünden çıkan barut alevi ve dumanından oradaki bir bataryanın bize ateş ettiğini gördüm. 10,5 luğu o tarafa çevirerek kısa zamanda o münasebetsiz sahra bataryasını susturdum. Eğer otel hasara uğradı ise elbette kabahat toplarını oraya yerleştiren batarya komutanında idi. Keza otelde ve plâjdaki madamların da beni mazur görmeleri lâzımdı. Zira ben onların bir hemşiresini evvelce periskobumla ürküterek nazarı dikkatlerini celp etmiştim. Karadaki işi bitirerek transporta döndüm. Onu batırmak vazifemdi. Fakat içindeki müdafaadan mahrum askerleri göz göre göre ümitsiz öldürmemek için Gakride çalışmış rusça bilen yedek erbaşımla onlara gemiyi terkederek yakın sahile yüzmelerini ihtar ettim. Buna muvafakat eden yoktu. Hepsi de müsellâhtı. Biz de gemiden ancak 50 metre açıktık. Silâha sarılsalar her halde bizim için de hoş bir manzara olmıyacaktı. Sukesimine ateş açılmasını emrettim. Kaçışan, yüzünü ellerile kapıyan, çantasını telâşla çıkaramıyan bu kara uşakları mermilerin infilakı karşısında can havlile mukabil taraftan denize atlamaya başladılar. Beriyandan onlara tahlisiye sandallarını indirmelerini, sırtlarındaki ağırlıklarını ve çizmelerini ve elbiselerini soyunup suya öyle atlamalarını bağırarak tenbih ediyordum. Lâkin nasihatlerime kulak vermeye vakitleri yoktu. Güvertede herkes biribirine girmişti. Tayfalardan bir kaçı bu hercümerç içinde üç sandal indirebildiler. Acemi asker bunlara hücum etti ve batırdı. Su yüzünde muhtelif eşya, şapka, çanta ve ceket yüzüyordu. Boğulmakta olan yüzlerce insanın imdat nidaları ve vaveylâları

etrafı kaplamıştı. Elimde bunlara yardım için hiç bir çare yoktu. Bu felâketzedeleri kurtaramadıktan sonra artık burada işim kalmamıştı. Transport ta yavaş yavaş suya gömülüyordu. Mürettebatımın âsabını fazla tahrik etmemek için ölüm sahasından su üstü seyrile uzaklaştım. Ayni zamanda bu sahadan göz önünde ufkun arkasına çekilip gitmem Gakri ahalisine denize dökülen askerleri sandalla gelip toplamak cesaretini verecekti. Bundan sonra bu sularda nakliyat tehlikeli olacağını ruslar anladılar.

Sabahtan akşama kadar su altında boşuna beklemek sinirlerimizi geriyordu. Düşman gemi armadorlarına tonajları defterlerinden sildirmeye alışmıştık. İşsiz günler bizim için hakikî bir tembellik oluyordu. Karadenize çıkıncıya kadar genel alman denizaltı gemileri içinde tonajları denize gömmekte rekor bizde idi. Şimdi bu sularda işimize kesat gelmişti. Lâkin ne çare harekât programını aynen tatbik etmeye mecburdum. Hareketsizlik iştihaya da mâni olmuştu. Önümüze gelen yemeyi tamamen temizliyemiyorduk. Yarısı tekrar mutfağa geri gidiyordu. İstirahatçi vardiyanın ranzalarda sağdan sola dönerek canlarının sıkıldığını hissediyordum. Bu ande en büyük dileğim kuvvetli bir düşmanla karşılaşmaktı. İstediğim olmuştu. Fakat ölümle karşılaşacağım hatırıma gelmemişti. Ufukta bir konvoy göründü. Sokuldum. Bu konvoy bir muhrip refakatinde kurşuni renkte bir yat ile kabadayı bir nakliyeden müteşekkildi. Deniz çok sakindi. Konvoy hemen hemen bulunduğumuz noktaya doğru geliyordu. Beklemekten başka yapacak bir iş yoktu. Konvoyun sahil tarafında bulunmak en muvafıktı. Evvelâ muhrip periskop içinden geçti. Peşinden nakliye nişan hattına girdi. Zamanında torpitoyu ateşledim. Mesafe 400 - 500 metre idi. atışı müteakıp süratle 30 metreye komutasını verdim. Hücum aninde rotam sahile amuttu. Gemiyi sahile muvazi kılmak için dümen kırdım. Bu ane kadar her şey yolunda gitmişti. Tekne birdenbire evvelâ hafif, ikincisinde kuvvetli bir sademe ile sarsıldı. Dibe oturmuştuk. Manometre 11 metre gösteriyordu. Her iki makineye yarım yol tornistan vurdum Gemi kımıldanmadı. İkinci tedbir için komuta vermek üzere

iken şiddetli bir taraka bütün vücudümüzü sarsdı. Kulaklarımın zarı patladı zannettim. Bir kaç saniye hiç bir şey düşünemedim. Bütün lâmbalar sönmüştü. Yanımdaki şırıltıdan kule perçinlerinden biri fırladığına hükmettim. Komuta telgrafları da bozulmuştu. Biraz sonra evvelkinden zayıf bir patlama daha oldu. Seyir gediklisi bu bizim torpitomuzun infilakı dedi. Gemiyi santıraldan idare etmek için aşağıya indim. Kuleye yüzbaşı Heller atladı. Ve şimdi düşman muhribi üstümüzden geçti Kule lumbuzundan omurgasını gördüm dedi. Bölmeleri muayene ettirdim. Mukavim teknede su sızdıran yer yoktu. Bir kısım erat makine dairesinin bölme kaportası önüne yığılmıştı. Makinist erbaş onları kaporta ağzından kovuyordu. Kuleden Heller muhrip geliyor.... Geçti.... diye bağırdı. Ellerde yedek lâmbalar Kule - Santral Kaportasına gözümüzü dikmiş bekliyorduk. Bu sırada kuvvetli bir infilak daha oldu. Her şeyi alt üst etti. Santralda bir kablo kopmuş sallanıyordu. Bu hayra alâmet değildi. Kablo koptuktan sonra perçinlerin fırlamamasına imkân mı vardı. Bu takdirde tekneye hücum edecek suyu bakalım nasıl yenecektik. O zaman artık genel sarnıçlara hava verip yukarı çıkabilirsek ne âlâ ... Buna muvaffak olamazsak hayatımız Karadenizin bu şark köşesinde sona erecekti. Heyecan genel idi ve son haddine gelmişti. Tenvirat arızası izale edildi. Lâmbalar yandı. Ümit biraz artar gibi oldu. Elektrik subayı makinistile kıça koştu. Kıçtan elektrik motorları durdu raporu geldi. Başımızın üstünde dolaşan belâ def olup gitse gemiyi derin suya sokmak güç olmıyacaktı. Fakat bombalar altında bilhassa 11 metre gibi sığ suda çalışan pervane suları da yerimizi belli edebilirdi. Fakat çaresiz bu menhus noktadan biran evvel uzaklaşmak için makine kuvveti lâzımdı. Yoksa burası mezarımız olacaktı. Arıza izale edilerek motorlar tekrar çalışmaya başladı. Manometre 11 metrede sanki mıhlanmıştı. Yüzbaşı kuleden dikkat !... muhrip diye tekrar bağırdı. Bir patlama fakat evvelki kadar şiddetli değil... Tekneden uzakta boğuk bir infilak. Şimdiye kadar tekneye isabet olmamıştı. Uzun dakikalar geçti. Galiba belâyı başımızdan savmış ölümü atlatmıştık. Periskobu sürüp etrafı tarassut etmek istedim.

Periskop işlemiyordu. Memuru makinist arızayı bulup izale etti. Periskobu yukarı sürüp etrafa seri bir göz gezdirdim. Hayretle gördüm ki gaminin vaziyeti sahile muvazi idi. Evvelce gemi sahile muvazi iken pusulaya bakmıştım. Hücumdan sonra dönüş esnasında pusulabozulmuş bu sebepten gemiyi sığ sudan açmak için makineye verdiğim tornistan komutasile gemi dipte sahile muvazi vaziyette sürünmekten başka bir şey yapamamış. Derhal makineleri tamyol ileri ve dümeni iskele alabanda ettim. Çarkçıbaşı tornistan manevrası için kıça fazla tirim yartığı için tam yolda geminin kafası su üstüne fırladı İşte dananın kuyruğu şimdi kopacaktı. Düşmanın 300 metre önünde başımız şamandıra gibi su üstünde gidiyorduk. Azrailin pençesine kendi ayağımızla düşüyorduk. Rus muhribi şimdi bize bir torpito sallamalı idi ve bu da onun hakkı idi. Herkes tam başa ! süratli başa tirim. Her iki makine stop komutaların birbirini kovaladı. Bu suretle geminin başını zoraki aşağı çekebildim. Sonra her iki makineyi sonyol işlettim. Manometre harekete geçti. Derin sulara gidiyorduk. Ruslar her nedense üstümüze çullanmadılar. İki dakika sonra gemi 20 metre derinliği bulmuştu. Şimdi ölüm çağıran dakikalar geçmiş yerine neşe ve sevinç kaim olmuştu. Ahçıdan bir kadeh konyak istedim. Şişe koltuğunda büyük bir su bardağile gülerek geldi. O ne tatlı ve leziz yudumlardı. Sanki hayata yeniden kavuşuyordum. Periskop umkuna çıkıp etrafı gözden geçirdim. Ölümden kurtuluşumuzu nakliyeye isabet ettirdiğim torpitoya borçluyuz. Torpito nakliyenin can damarına vurmuştu. Muhrip bize bomba atarken nakliye batmış ve içindekiler denize dökülmüştü. Muhrip tepemizde bir kaç bomba attıktan sonra denizdekileri toplamak kaygusuna düşmüştü. Biz de işte bu fırsattan istifade etmiştik. Bu son Karadeniz seferimizde 4 vapurla bir yelkenli batırmıştık. Akdenizdeki arkadaşlar bizi geride bırakmışlardı. Karadeniz diğer savaş sahalarına nisbetle tenha idi. Tekrar Akdenize çıkmak için müsaade edilmesini amiral Soşondan rica ettim. İstanbulda U 38 zi iyi bir overholdan sonra Çanakkaleden dışarıya açıldım.

Çevirenin mütaleası: Yukarki vak'anın kahramanı kaptan Max Valentiner büyük savaşta muvaffak olan alman denizaltı gemicilerinin en maruflarından biridir. En fazla Akdenizde harekât yapmıştır. Batırdığı gemi adedi itibarile ikinciliği kazanmıştır. (300,000 tondan fazladır) Teğmenliğinde dalgıç olarak kaldırma gemisi Vulkanda bulunmuş ve talim esnasında kazaya uğrıyan U 3 denizaltı gemisini kurtarma ameliyesinde muvaffakıyeti görülmüştür. Mumaileyh denizaltı gemisinde top silâhına büyük kıymet vermektedir. Ve noktai nazarında haklıdır. Çünkü batık vaziyetteki bir denizaltı gemisinin iç teknesine düşman mermisinin isabet ihtimali azdır. Kezalik bir denizaltı gemisinde torpito miktarı mahduttur. Uzun bir sefere çıkan denizaltı gemisi torpitosunu tasarrufla kullanmak mecburiyetindedir. Max Valentiner hücumlarından mühim bir kısmını top muharebesile yapmıştır. Karadenizdeki bu seferinde nakliyeye sahil tarafından hücum etmesi haddi zatında düşmanın ummadığı ciheti intihap itibarile tabiyece muvafık ise de dibe oturma hâdisesine elindeki haritanın muhtemel mesaha hatası da sebep olsa gerektir. Binaenaleyh iyi bilinmiyen düşman sahillerinde ihtiyatlı hareket lâzımdır. Bu gibi hallerde hassas elektrikli iskandil ve akiseli mıknatisli pusulanın çok işe yarayacağı aşikârdır.

Dipten kurtulmak için bidayetteki tornistan manevrası esnasında çarkcıbaşının yaptığı kıça tirimin, sonradan geminin hakiki vaziyeti anlaşılınca tamyol ileri ve alabanda dümen manevrasile botun müvazenesine yapacağı tesir yani geminin fazla kıçlanacağı bu manevraya teşebbüsten evvel düşünülerek mukabil tedbir alınmak lâzımgelirdi. Bu noktada hem çarkcıbaşı hem komutan yanılmıştır. Maamafih azami heyecan içinde, talimlerde olduğu gibi sükûnet ve teenni ile hareket beklenemez. Tehlikeden kurtulmak üzere iken geminin başı satha fırlamakla feci bir felâkete kurban olmak pek muhtemeldi. Bu vak'a bize iyi bir ders vermektedir. Her türlü tebeddülât komutanın emrile yapılmalı icabında çakrcıbaşı kendisini ikaz etmelidir. Denizaltı gemisinde komutanla çarkcıbaşının mütekabilen süratle anlaşarak tam ve kat'i bir kanaatle tedbir alması hayati bir meseledir. 11 metrede dibe oturan 1000 tonluk bir denizaltı gemisinde yarımyolla dönen pervanelerin su sathını karıştıracağına çok ihtimal verilir. Ayni zamanda su sakin ve berrak ise denizaltı gemisinin gövdesini su üstünden görmek te kabildir. Esasen rus muhribinin U 38 zin tam üstünden müteaddit defa geçmesi de bunu ispat etmektedir. Rusların bomba isabet ettirememelerine sebep bombaları yollu giderken atmış olmalarından ve denizaltı gemisinin torpito atacağı korkusuna kapıldıklarından ileri gelmiştir. Ruslar U 38 zin dipte oturduğunun ve kurtulmağa çalıştığının farkına varmış olsalardı nakliyeden denize dökülenleri kurtarmak vazifesine koşmıyarak ilk önce dipteki düşmanı haklamak isterlerdi. Bu da bize rusların o zaman denizaltı gemisinin karakteri hakkında iyi bilgiye sahip olmadıklarını gösterir. Binaenaleyh kendilerine denizaltı gemisi avlamak vazifesi verilecek muhrip personalının denizaltı gemisinin su altında sevk ve idaresi hakkında görgü ve bilgi ile mücehhez olmalarına ehemmiyet atfedilmelidir. Gözönünde boğulmakta olan düşman eratının kurtarılmasına imkân müsait değilse oradan süratle uzaklaşmak tercih edilmelidir. Çünkü bu sırada düşman denizaltı gemisinin pususuna düşmek ihtimali olduğu gibi boğulanların acıklı halini görmek te cümlei âsabiyenin bozulmasına ve binnetice vazifeye tesir eder.

Transporttaki rus kıtaatının genel tüfek ateşi kaptan Max Valentinerin vaziyetini çok müşkül bir safhaya sokabilirdi. Böyle müsellâh kıtaatı hâmil gemilere lüzumundan fazla sokulmaktan içtinap etmelidir. Paniğe uğrıyan erlerin denizaltı gemisine karşı ateş etmelerine az ihtimal verilirse de nakliyata memur kıt'a komutanları bir denizaltı gemisinin hangi silâh ile müteessir olacağı hakkında bilgi edinmeleri faydalı olur. Bu itibarla kara ordusunun subay ve kurmaylarına denizaltı silâhı hakkında malûmat vermek ve onları denizaltı seyir talimlerine iştirak ettirmek lâzımdır.

Çeviren: Yzb. FARUK ERLER

Bu günkü bir kruvazörün inşası ve büyük savaştakilerle mukayesesi

Bu gün bir kruvazörün inşası geçmiş günlerdekinden çok değişik yollardan tahakkuk ettirilir. 1914 te savaş başladığı zaman, o gün için Standard kruvazör tipi Birmingham sınıfı 5440 ton maimahrecinde, 25000 beygir kuvvetile 25.5 mil süratinde, dokuz 6″ luk top, dört 47 m/m lik top ve iki adet 21″ lık denizaltı kovanı taşıyan ve bütün teçhizatile beraber takriben 350,000 ingiliz lirasına mal olan gemilerdi. Savaştan edinilen tecrübeler, biribirini müteakıp daha büyük, kuvvetli ve süratli gemiler inşasını lüzumlu gösterdi. Savaştan sonra Vaşington muahedesi kruvazörlerin tonunu tahdit etti; Londra muahedesi ise iştirak eden devletlerin sahip olacakları yeni kruvazör tonajını tesbit etti. Bütün bu durumlar deniz inşaiye mühendislerini orta bir maimahreçte, gemilere, azamî kavga kifayetini sıkıştırmak için yep yeni şartlarla uğraşmaya mecbur etti.

Birmingham ve Leanderin mukayesesi

Bu günün 6″ lık top taşıyan kruvazörü Leander ile, 1914 teki Birmingham kruvazörünü mukayese etmek faydalıdır. Bu iki geminin evsafı aşağıdaki cetvelde gösterilmiştir. Maimahreçteki 2000 tonluk fazlalık, süratin 7 mil kadar artmasını mümkün kıldığı gibi, fiatını da 1,250,000 ingiliz lirası arttırmıştır.

Silâhlar

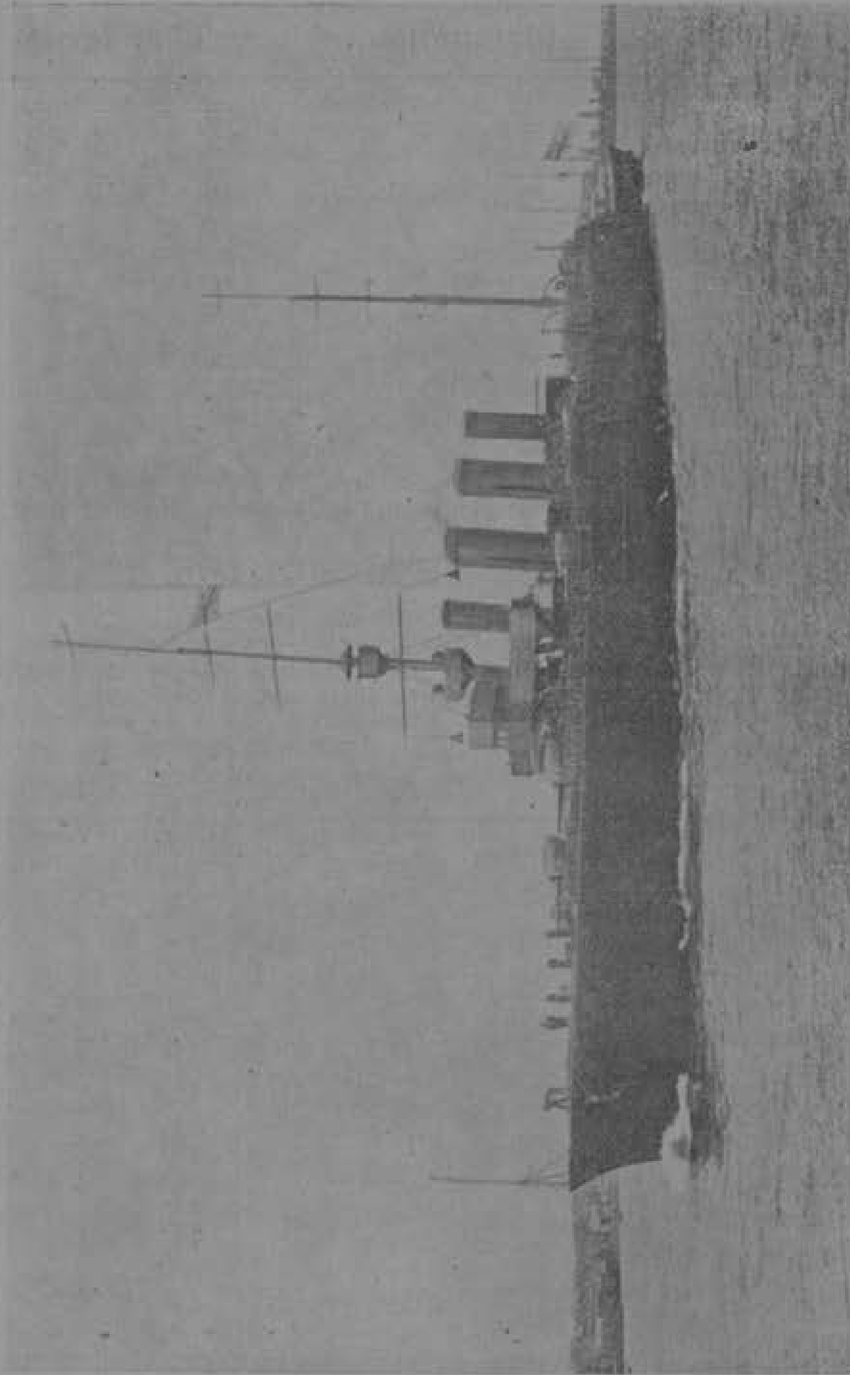
Silâhlara kâğıt üzerinde bakılacak olursa hemen ayni gibidir. Birminghamın 9 - 6″ lık, 4 - 47 m/m lik topu yerine, Leandre de 8 - 6″ lık, 4 - 4″ luk uçak topu ve 4 - 47 m/m lik top vardır. Bu nazari mukayese ne Leanderin silâhlarındaki azim

	Birmingham	Leander
Kızağa konulduğu günlemeç	1912	1930
Bitirildiği günlemeç	1914	1933
Uzunluğu (kaimeler arasında)	430 kadem	522 kadem
Tulü kâmil	457	554′ - 6″
Genişlik	49′ - 10″	55′ - 2″
Çektiği su	15′ - 10″	16′ - 0″
Maimahreç	5440 ton	7140 ton
Normal halde mahrukat miktarı	650 »	—
Mecmu kömür miktarı	1150 »	—
» mayimahruk »	260 »	1800
Beygir kuvveti	25000	72000
Azamî sürat	25.5 mil	32.5 mil
Silâhlar	9 adet 6″ luk	8 adet 6″ luk
»	1 » 3″ » uçak topu	4 » 4″ » uçak topu
»	1 » 57 m/m lik sahra topu	4 » 47 m/m lik top
»	4 adet 47 m/m lik top	—
»	2 » 21″ luk denizaltı kovanı	8 adet torpito kovanı, güvertede (dördüzlü)
Fiat	353437 ingiliz lirası (toplar için 20300 dahil)	1627819 ingiliz lirası (toplar için 40000 hariç)
Teknenin yapıldığı yer	Elswik	Devonport
Makinenin » »	Hawuthorn, L.slie & Co.	Vickers Armstrong, Barrow

terakkiyi ve fiat farkını ve ne de bunların gemi dizayni noktai nazarından icap ettirdiği mütenevvi meseleleri gösterebilir. Toplar birer birer mukayese edilecek olursa Leanderdekiler diğerlerine çok faiktir. Buna ilâveten Birminghamın topları elle idare edildiği halde, Leanderdekile harici bir kuvvetle idare edilir, muhafazalı taretler dahilinde olduğu için cepaneliklere kadar çok fazla yer işgal eder ve sıklet ve fiatın çok fazla artmasını mucip olur 4″ luk seri ateşli uçak topları da mükemmel kürsüler, cepane nakil tertibatı, hususî top saportları vesaireye ihtiyaç gösterir. Bu suretle işgal edilen hacmi, ağırlık ve fiyatı arttırır.

Uçakların tekemmülü

Son senelerde uçaklarda süratli bir terakki görülmüştür; deniz maksatları için uzun devam eden tecrübelerden alınan



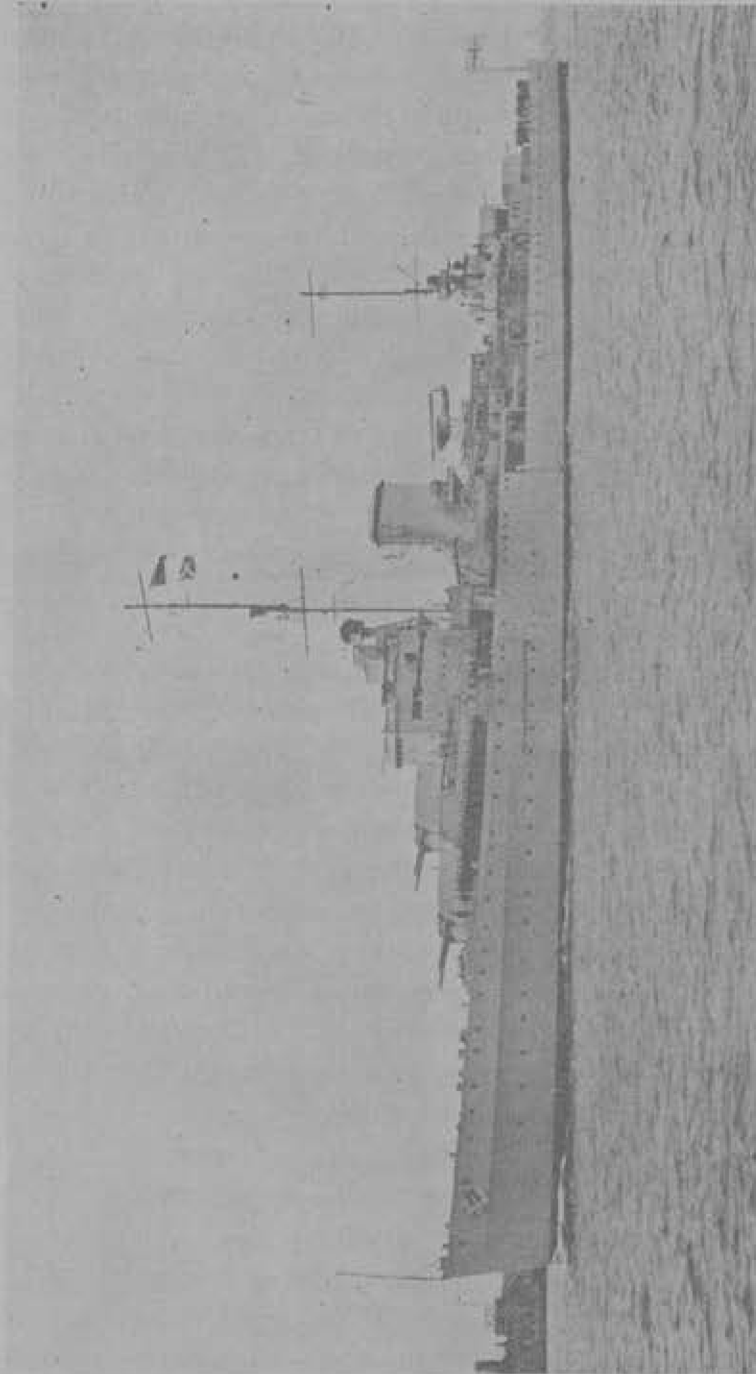
" Birmingham "

sonuçlara göre, bu gün donanma emrine verilen uçaklar, bundan 15 sene evvelkine nazaran daha büyük, ağır ve süratlidir. Bu uçaklar için basit uçuş plâtformları faydasız bir hale gelmiş, bunun yerine umumiyetle savaş gemilerinde katapult kullanılması zarureti hâsıl olmuştur. Uçakların her bordada ve gemi dururken atılabilmesini temin için, katapultun kâfi uzunlukta ve mekanizmasının mühim bir kuvvette olması ve dirisa edilebilmesi lâzımdır. Katapultla atıldığı zaman uçak kanatlarının her türlü engelin üstünde kalabilmesi için, katapultun yüksek bir mevkie tertip edilmesi lâzımdır. Deniz uçakları ödevlerinden geri döndükleri zaman, denizden alarak katapultun üzerine koyabilmek üzere büyük açaveleli dikmelere lüzum vardır. Bunlardan başka hava subayları, makinistlerin iskânı için ve benzin, levazım ve yedek eşya için yer ayırmak icap eder.

Uçak topları

Uçakların deniz silâhları arasına girmesi, bunlardan korunmak için yeni bir silâhı tekemmül ettirmek mecburiyetini hâsıl etmiştir. Uçakların deniz hareketlerine iştiraklerile edinilen tecrübeler arttıkça, bu silâh ta çap ve sayı itibarile artmıştır. Bu gün için bu müdafaa silâhı henüz gayesine varmamıştır. Bu toplar yüksek irtifa zaviyelerini haiz olduklarından, alelâde irtifa zaviyesi kullanılan diğer maksatlar için çoğu elverişli değildir. Bunun için bu gün savaş gemilerinde, biri torpitobotlara diğeri de uçaklara karşı olmak üzere iki tip orta batarya teşekkül etmiştir. Kruvazörlerde orta batarya uçaklara karşı kullanılmaktadır. İngiltere bahriyesinde bu gün için 4" lük uçak topları kullanılmaktadır.

Bu tekâmülün sonu olmak üzere - hücum için uçak, uçaktan korunmak için top - ana silâhların mevkii, drednot devrinden evvelki savaş gemilerinde olduğu gibi, geminin nihayetlerine doğru alınmış ve istenilen adette top koyabilmek için de ikizli, bazı, yabancı bahriyelerde hattâ üçüzlü taretler kullanılmak mecburiyeti hâsıl olmuştur. Birmingham ve onu takip eden sınıflarda olduğu gibi, ana silâhların geminin merkez



" Leander "

hattı üzerinde ve $\frac{2}{3}$ uzunluğu içersinde tek kundaklı olarak tevziinden bizzarur ayrılınmıştır. Her iki geminin dış görünüşü karşılaştırılacak olursa ana topların tertibindeki bu değişiklik ilk önce göze çarpar. Geminin belini işgal ederek ana silâhların mevkiini değiştirmekle beraber, bu tertibat için icap eden fazla ağırlık, mühendisleri yenilmesi lâzımgelen yeni müşküllerle karşılaştırmıştır.

Geminin orta kısmından her türlü silâh kaldırıldığı halde, güvertede dördüzlü iki adet torpito kovanı için yer ayrılmıştır.

Telsiz teçhizatı

Bu günün savaş gemilerinde en mühim ve en açık olarak tekemmül etmiş olan unsurlardan biri de telsiztelgraf ve telefondur. Bu sahada bu 18 sene zarfında çok seri ve vâsi tekemmülât olduğundan, Birmingham da o zaman için en yeni tesisat bir telsiz kamarasile idare edilebilirken, bu günkü kruvazörlerde ayni büyüklükte bir kaç kamara tertibi lâzım gelmektedir. Savaş gemisindeki telsiz telsisatı yalnız muhtelif dalga uzunluklarında ahzetmek değil, ayni zamanda muhtelif dalga uzunluklarile de irsal yapacağından, çok büyük bir tesisat vücude gelmiş tir. Savaç gemileri gerçek birer telsiz istasiyonu olmuştur.

Bu cihazların inkişafı, gemiye giren ağırlıkları oldukça arttırmaktadır; uzun dalga ile ahiz ve irsal için oldukça yüksek iki direğe, cihazlar ve kullanacak personalın yerleştirilmesi için fazla yere ihtiyaç hâsıl olmakta ve geminin maliyet fiatını oldukça çoğaltmaktadır. Ayrıca gemi dahilinde telefon şebekesi çok vâsi mikyasta tutulmuş ve muhtelif telefonla muhabere sistemleri meydana getirilmiştir. Uçaklar için ayrı bir telsiz tesisatına ihtiyaç vardır. Geminin evvelâ uçakların harekâtını kontrol etmek üzere telsizle emir vermesi ve onların mevkiini raporlarını ve keşiflerini anlıyabilmek üzere uçaklardan verilen telsizi alması icap etmektedir.

Makine tesisatı

Makine tesisatına bakacak olursak, kömürden yağa geçilmesi

bir çok cihetlerden geminin lehine olmuştur. Kömür almak için güvertede ayrılması icap eden saha ve bununla ilgili olan bütün engel verici teferruat ve pislik ortadan kalkmıştır. Maimahruk güvertede veya bordalarda bulunan boru ağızlıkları vasıtasile sarnıçlara alındığından az yer ve sıklet işgal eder. Kömürlük kapıları, bakraçları, nakil rayları vesairenin sikletinden de bir parça iktısat vardır. Fakat yağ tesisatındaki tulumbalar, borular ve yağ memelerinin fiatı,kömürdeki tertibatın fiatını çok geçer. Birmingham kruvazörünün 650 ton kömürle normal maimahreci 5440 tondur. Buna ilâveten 500 ton kömür ve 260 ton yağ taşıyabilir. Leandere e gelince, mahrukat dahil olmadığı halde standart maimahreci 7140 tondur. Süratin 7 mil ve seyir sahasının oldukça artmasına mukabil, bu sürat makine personalını zorlamadan devam ettirilebilir. Halbuki evvelce kömür yakan gemilerde süratin devamı bilhassa kazan parsonalını çok fazla yormakta idi. Son 20 senede makine tesisatının terakkisi, diğer herhangi bir şubeninki kadar mühimdir. Makine kudreti 25000 den 72000 beygir kuvvetine çıktığı halde, makine tesisatının işgal ettiği yer her iki gemide hemen hemen ayni ve makine sıkleti de kudretin üç misline yakın artışına mukabil takriben % 30 fazladır.

Savaşta mukavemet

1914 - 18 savaşındaki muhtelif tecrübeler, dışları mermi infilâk ettirecek hafif levhalarla kaplı bulunan bu hafif kruvazörlerin şiddetli bir kavgaya iştirak edebileceklerini ve bir çok mermi isabeti aldıkları halde batmıyacaklarını ispat etmiştir. Bu gemiler torpitoların hücumuna karşı da iyi mukavemet göstermişlerdir. Genel olarak konuşursak, bu gemilerin inşaasında ve korunmasında kullanılan ve muvaffak olmuş bulunan usuller, bu günkü yeni tiplerde de hemen hemen aynile bırakılmıştır. Uçak hücumları tehlikesine karşı uçak müdafaasına daha ziyade itina edilmek lâzımdır. Yeni kruvazörlerde tahrip bombalarına, uçaklardan atılan torpitolara, gaz bombalarına karşı muayyen koruma tertibatı yapılmıştır. Bütün ateş kontrol tertibatı için icap eden binaların ve her nevi silâhların bu gibi hücumlara mukavemet edecek şekilde yapılması ve uçakları yaklaştırmamak için köprü üstlerine vesaireye yeniden makinalı tüfeklerin konulması icap etmektedir. Gaz hücumlarına karşı korunma hazırlıkları, geminin kaportalarının ve tecdidi hava tertibatının, gaz tehlikesi mevzuubahs olduğu zaman ana kaporta ve açıklıklardan maadasının kapanabilmesini temin edecek şekilde, gözden geçirilmesini icap ettirmiştir. Ayrıca taretlerin duhul menfezleri ve pasaparolalar için açık bulundurulan kaportalardan gazın mümkün olduğu kadar girmemesinin temini, makine dairelerine, apteyklere daimi surette hava verilebilmesi lâzımdır; bu gibi mahallerin kimya savaşına karşı korunmaları bu gün için de henüz haledilememiş bir meseledir.

Tekne kuvvei tahammüliyesi ve hafifliği

Arzu edilen sürati elde edebilmek için geminin uzunluğunun fazla olması icap eder. Genişliğin uzunluğa nisbeti 1 : 10 ve derinliğin uzunluğa nisbeti 1 : 17 ve daha fazladır. Uzunluğun derinliğe nisbetinin fazla olması, gemi dalga üzerinde iken eğilme ve kesme mukabelelerinin fazlalaşmasını mucip olur. Bir fırtına sahillerimize yakın yerlerde kolaylıkla 500 kadem uzunluğunda ve 12 - 15 kadem yüksekliğinde dalgalar hâsıl eder. Teknenin orta kısmındaki mukabeleler iyice hesap edilerek ona göre malzeme tevzi edilmemişse, gemi böyle dalgalar üzerinde yüksek süratle geçerken tehlike mevzuubahs olur. Geminin nihayetlerine doğru levha kalınlıkları, sadece eğilme ve kesme mukabelelerinin icap ettirdiğinden daha fazla kalınlıkta yapılır. Bu suretle levhaların paslanma dolayısile zayıflamasına, gemi kalın denizlerde seyrederken baş ve kıçın bükülüp eğilmesine ve baş kıç vurmalarının ve pervane kanatlarının sudan kurtulmasile hâsıl edeceği aksi tesir mukabelelerinin tesiratına karşı konulmuş olur.

Bünyedeki mukabeleleri en az sıkletle karşılayabilmek üzere fazla miktarda «D» markalı çelik kullanılmıştır. Bu çelik Birmingham kruvazöründe kullanılan yüksek incirarlı çeliğe nazaran, cetvelde görüldüğü gibi, çok daha yüksek evsafı haizdir.

Çeliğin nev'i	Azami incirar kuvveti Ton / pus²	Azami incirar kuvveti Kg/ mm²	8" luk tecrübe parçasında uzama asgari	Elâstikıyet haddi Ton / pus²	Elâstikıyet haddi Kg/ mm²
Yumuşak	26—30	41—47	% 20	Muayyen değil	
Yüksek incirarlı	33—38	51—59	% 17	17	26.8
« D » markalı	37—44	57—69	% 17	17	26.8

Nelson savaş gemisinde de olduğu gibi, burada da alüminyom levha ve köşebentler, küçük dökümler için hafif halitalar, bir çok hususi maksatlarda kullanılmıştır; meselâ banyo ve yıkanma dairelerinin ayırma perdeleri, tecdidi hava manikaları, kamara ayırma perdeleri, mutfaklarda, kumanyalıklarda ve magazalardaki göz, raf ve dolaplar gibi . . . Bazı magazaların küçük taksimat perdelerinde yüzüne alüminyom veya çelik levha kaplanmış kontrplak ta kullanılmıştır. Kamara döşemelerinde de evvelce kullanılan som ağaç yerine, kontrplak kullanılmak suretile oldukça mühim sıklet kazanılmıştır. Kontrplak, ağaç çerçeveler üzerine yapıştırılmakta ve bunların hepsi birden **Oxylene** usulile yanmaya karşı mukavim yapılmaktadır. Bunun gibi, gemi dahilinde daha bir çok başka maksatlar için yanmaz ağaç kullanılmıştır; salon masaları, iskemleleri, çelik levhalar üzerine bağlanmış olmıyan güverte kaplamaları ve kuvvei tahammüliye ile alâkası olmıyan tâli taksimat perdeleri gibi. Güverte kaplamalarında tik ağacı yerine borneo beyaz sert ağacı kullanılması suretile de oldukça ağırlık kazanılmıştır. Ayni zamanda fiattan da istifade etmek için, döşeme parçalarında maun yerine bu cins ağaç kullanılmıştır.

Tekneye bağlanacak ufak tefek teçhizatın, perde stifnerlerinin ve su geçmezliği temin etmek üzere bağlanan bir çok köşebentlerin perçin yerine kaynak edilmesi suretile sıkletten epeyce istifade edilmiştir. «D» markalı çelik muvaffakıyetle kaynak edilebilmektedir.

Sıkletten kazanmak üzere kullanılan diğer vasıtalar: Daha yüksek hassada dökme çelik kullanılması; su geçmez kapıların stifnersiz, presten çıkarılmış ince levhalardan yapılması; filika mataforalarının som olacağı yerde mücef yapılması ve kiremitlik köşebentlerin daha hafif olarak kullanılmasıdır. Alüminyomdan başka bir cihetten de, yani alelâde boya yerine alüminyom boyası kullanmak suretile, sıkleti azaltmak için istifade edilmektedir. Bir çok dahili mevkilerde bir kaç katı yerine bir kat alüminyom boyası sürülmekte ve bazı yerlerde eski usul kurşun sülyeni yerine astar olmak üzere bu boya sürülmektedir. Boyaların fışkırma suretile yapılması ve yanmaya mukavim yapılan ağaç döşemelerin de fışkırma suretile verniklenmesi umumiyetle kabul edilmiştir.

Her nekadar sıkletten okadar bir istifade temin edemiyorsa da, mutfaklarda ve fırınlarda masaların üstünde Monel madeni veya paslanmaz çelik kullanılmaktadır. Tabii bu cihette biç bir zaman yeni posta vapurlarında olduğu kadar ileri gidilmemektedir.

Tefrişat

Karada yaşayış tarzının tekâmülü ve tecim gemilerinde mürettebat tefrişatındaki ıslahat, bahriyede de tesirini göstermiştir. Bahriye nezaretinin muhtelif şubelerinde, gemilerde subaylar için olduğu gibi diğer bütün mürettebat için de mümkün olduğu kadar daha iyi iskân şeraiti temin etmek arzusu baş göstermiştir. Bu gün gemide taşınan silâhlar, makine tesisatı, telsiz teçhizatı vesairenin karışık ve mütenevvi mekanızmalarının çalışma kifayetini yüksek tutabilmek için, mürettebatın elde edilebilecek en yüksek evsafı haiz olması icap etmektedir. Bunun için geminin çelik duvarları içersinde, mümkün olan en iyi iskân şeraitini temin edebilmek için her türlü gayret sarfedilmiştir.

İhtisas şubelerinin teahhüdü dolayısile, muhtelif bürolara ihtiyaç vardır; Birmingham da bir gemi bürosu ve bir de makine bürosu olduğu halde, bu günkü kruvazörlerde ve savaş gemilerinde muhtelif maksatlar için büro adedi bir düzüneyi bulmakta ve bu adette gittikçe artmaktadır. Bunun gibi, gedikli

ve erbaşların muhtelif grupları için ayrılan salon ve kumanyalık ve magazaların adedi de gittikçe artmaktadır. Birmingham tipinde bir gemiye alışmış olan bir ziyaretçi, Leander gemisi gezdiği takdirde, iskân güvertelerindeki ayrı salon ve yerleri görünce şaşıracaktır. Salonlardan başka kantinler, kantin ambarları, soda muslukları olan barlar, okuma odaları, kütüphaneler ve istirahat yerleri vardır. Mürettebat için jimnastik aletleri mevcuttur ve her fırkanın bir gemisinde dişçi kabinesi vardır.

Fırın ve mutfak tertibatı pek çok tekemmül ettirilmiştir, bu gün mevcut olan bütün tesisatta elektrik kullanılmaktadır. Eski kömür veya yağla çalışan buhar borulu fırınlar yerine elektrikli ekmek fırınları konulmuştur. Mutfaklarda elektrikle işliyen kıyma makinesi ve patates soyma makinesi vardır, subaylar büfelerinde elektrikli kızartma aleti mevcuttur; evvelki tertibattan yalnız el ile çalıştırılan sucuk ve et dilme makinesi kalmıştır. Salonlara ve bir çok subaylar kamaralarına elektrik sobaları ve radyatörleri konulmuştur.

Leander gemisinin dizayn ve inşası esnasında, inşaata ve teçhizata müteallik her parça ayrı ayrı yeniden gözden geçirilmiştir. Her türlü teferruat kifayetini yükseltmek ve sıkletten kazanılmak üzere yeniden hesap ve imal edilmiştir. Yukarda zikredildiği gibi bir çok yeni malzeme ve usuller kullanılmıştır. Bunlardan başka yerin ademi müsaadesi dolayısile mufassal olarak zikredilmiyen denizaltı muhabere, sedalı iskandil tertibatı, stimbotların yerine motorbot kullanılması ve bir çok tâli hususatta elektrik kudretinden istifade edilmesi gibi yeniliklerde vardır.

Terakki ve fiat

Henüz savaş içersinde bile, fenni tekâmül bundan evvel misli görülmiyen büyük adımlarla ilerlemiştir. Fen adamları, inşaiye ve makine mühendisleri bu tekâmül içersinde bulundukları için, savaş nihayet bulduğu zaman, kendilerini, yalnız bu tekâmül seviyesini tutacak iktidarda değil, ayni zamanda bu tekâmül ile savaştan alınan dersleri birleştirerek yeni bir terakki adımı atacak vaziyette bulmuşlardır. Gemi inşaatı için yukarda da zikredildiği gibi yüksek mukavemetli çelik, alüminyom ve alüminyom halitalarının kullanılmasile beraber malzemenin işlenmesi için daha dakik iş çıkaran tezgâhlar ve aletler kullanılması ve işçilerin daha iyi talim ve terbiye edilmesile çıkardığı işlerdeki sıhhatin arttırılması ve daha ince ve az malzeme kullanmak imkânları araştırıldı. Bu terakki kifayeti arttırmakla beraber sıkletten de kazanılmasına imkân verdi, fakat işçiliğin artması dolayısile fiata tesir etti. Birmingham gibi bir geminin teknesinin beher tonunun fiatı, Leander tipindeki bir geminin teknesinin beher tonunun fiatından çok farklıdır. Kabaca tahmin edersek Birmingham ın tekne ve zırhının sıkletinin beher tonu 60 ingiliz lirasına, Leanderinki ise 120 ingiliz lirasına inşa edilebilmektedir.

Paranın dağıldığı yerler

Bahriye keşifnameleri, Devonport tersanesinde inşa edilen Leander ın mecmu fiatını 1,628,000 ingiliz lirası olarak göstermektedir. (Toplar dahil değil). Bu paranın yalnız Devonport ve havalisinde sarfedileceğini zannetmek yanlıştır. Keşifnamedeki adetlere iyice bakacak olursak 487,000 ingiliz lirasının tersanedeki işler için ayrıldığını görürüz, fakat bunun da 217,000 ingiliz lirası malzemeye ayrılmak dolayısile bu limandan çok uzaktaki yerlerde sarfedilecektir. « Tesisat ve masarifi umumiye » başlığı altında 198,463 ingiliz liralık mühim bir yekûn daha vardır. Bunun da ancak bir kısmı o civarda kullanılır. Çünkü bu masraflarda tersanenin tekne, makine ve elektrik şubelerinde kullanılan büyük mikdarda kömür, yağ ve petrolun esmanı ile fabrika tezgâhlarına ve nakil vasıtalarına yapılan masraf dahildir. Bu malzeme de şehrin haricindeki membalardan tedarik edileceği işin, bu meblâğın da memleket dahiline dağılması demektir.

« Mukaveleye raptolunan işler » başlığı altındaki masrafların mecmuu 942,000 ingiliz lirası tutmaktadır. Buna malzeme için ayrılan 217,000 ingiliz lirasını da katacak olursak ceman tutarı 1,159,000 ingiliz liralık bir tutar İngiltere, İskoçya, Gal ve Şimali Irlandanın yapım havzalarına dağıtıl-

mış demek olur. Bu paranın memleket içersinde ne şekilde dağıldığını takip etmek faydalıdır. Bunu tam mânasile ayırt etmek mümkün değilse de kabaca bir fikir edinmek kabildir. « Makine tesisatı » başlığı altındaki tutar 430,000 ingiliz lirasıdır ve makine tesisatı Vickers - Armstrong un Barrow daki fabrikaları tarafından deruhte edilmiştir. Şüphesiz ki bu paranın mühim bir kısmı Barrowda sarfedilmiştir, fakat yine mühim bir kısmı da, hiç şüphesiz yardımcı makineler, malzeme, küçük techizat vesaire için Newcastle, Birmingham ve Glasgow a verilmiştir. « Tekne » başlığı altında da bahriye nezareti tarafından mukavele ile yaptırılacak küçük işler için 83,000 ingiliz liralık bir tutar mevcut ise de bunun ne gibi teferruata sarfedileceğine dair izahat yoktur.

Şimdi yine gemiyi inşa etmek için lâzım olan malzemeye hasredilmiş olan 217,000 ingilizlik tutara dönelim. Hükûmet tersanelerinden hiç biri sanayi havzalarına yakın değildir. Bu cihet gerek işçi ve gerekse malzeme yönünden bir çok müşkülâtı mucip olmaktadır. Buralarda büyük hususi gemi inşaat tersanelerinde olduğu gibi, işin gidişatına göre icap eden mikdarda işçi temini müşkül olmakla beraber, şehir ve civarında malzeme, techizat ve armadorların tedarik edilebileceği müesseseler de hemen hemen yok demektir. Meselâ bir geminin Glasgow a sipariş edildiğini farzedecek olursa, bu paranın mühim bir kısmı bu mıntakada sarfedilir, fakat hükûmet tersaneleri ihtiyaçlarını kendi bulundukları mevkilerden başka yerlerden temin etmek mecburiyetindedirler. Hükûmet dairelerinde icap eden malzeme ve teçhizat için **seçilmiş müesseseler listesindeki** firmalardan teklifler alınarak istenilen malzeme iyi olmak şartile en ucuz olarak tedarik edilir. Bu paranın memleket dahilinde dağılışını gösterecek renkli bir harita epey sürprizler hazırlıyabilir. Leander gemisinin tekne sıkletinin takriben % 30 u çelik dökümlere, çelik levha, köşebent ve perçinlere ve saireye hasredilecektir. Bu parçalar da en ziyade Glasgow, Sheffield, Darlington, Middlesbrought, South - Wales ve Barrow-in - Furness arasında taksim edilecektir. Geminin diğer bir % 30 unu da demir ve zincir, dümen makinesi, tecdidi hava tertibatı, tulumbalar, top ve torpitoya ait tekne teçhizatı, ağaç malzemesi, buranda, boya, halatlar, arma donanımı vesaire ve bu teferruatı çalıştırmağa mahsus techizat teşkil edecektir. Elektrik kablolarına, esleha teferruatına, dinamolara ve transformatörlere, süviçlere, fiyuzlara ve tevzi tablolarına da mühim bir tutar tahsis edilecektir. Bu masrafın mühim bir kısmı Norwich, Manchester ve Londraya gidecektir. Bedford ve Belfast elektrik alâtı ve tecdidi hava fanları için hisselerini alacaklardır. Belki elektrik kablolarının mühim bir kısmı Greenwich e sipariş edilecektir. Mesaha aletleri ve diğer nazik aletler Cambridge e haydrolik boruları ve valfları Chester e, filika siparişleri Southamton ve Wigth adasına verilecek ve kullanılan ağaç malzemesinin mühim bir kısmı Iskoçya yaylalarından gelecektir. Tulumbalar için medeni armadorlar, tebrit makineleri, pirinç teçhizat ve saire büyük mikdarda Dartford ve Glasgow; ırgat ve vinçler, mesafe aletleri, buharlı, elektrikli ve haydrolikli dümen makineleri ve tertibatı siparişleri Glasgow ve Newcastle a gidecektir. Toplar, top teferruatı, zırh ve hususi evsafta çelik malzemeye verilecek para Newcastle, Sheffield, Barrow ve Manchester arasında dağılacaktır. Birmingham, Coventry, Crayford, Sunderland her hususa ait bir çok küçük teçhizat ve teferruat siparişlerini alacaktır. Bu suretle görülür ki birçok şehirler bu paranın sarfından istifade edecektir.

Bütün durumu şöylece toplıyacak olursak, Leander gibi bir gemi bir hükûmet tersanesinde inşa edildiği takdirde, bunun için yapılacak masrafın ancak beşte biri tersanenin bulunduğu şehirde, ikinci beşte biri Barrow havzasında üçüncü beşte biri Manchester, Sheffield ve orta İngilterede, dördüncü beşte biri Clyde, Tyne ve Tee havzasındaki fabrika ve imalâthanelerde, geriye kalan beşte biri ise Londra da dahil olmak üzere bütün memleket içersinde sayısız şehir ve kasabalara dağılmış bulunacaktır. Bu toplayış her nekadar tamamile sıhhatli ve doğru değilse de, mecmu tahsisatın hükûmet tersanesi dışında sarf edilen beşte dördünün, geminin inşa edildiği mevkiden çok uzak havza ve şehirlere dağıldığını iyice anlatabilir.

Öz

Vaşington konferansından sonra Kent ve London sınıfı 10,000 tonluk 32.25 mil süratinde 8 adet 8′ lük, 4 adet 4″ luk uçak topu vesaire taşıyan kruvazörler inşa edilmeğe başlandı; fakat Londra muahedesile inşa edilebilecek mecmu kruvazör tonajı da tesbit edildikten sonra, inşa edilecek tiplerden mümkün olduğu kadar fazla sayıda tekneye malik olabilmek için, istenilen matalibi mümkün olan en küçük maimarece sığdırabilmek üzere meselenin yeniden inceden inceye elenmesi lâzım geldi.

Bir kaç sene süren müzakere ve münakaşalardan ve hazırlanan muhtelif dizaynlerin karşılaştırılmasından sonra, 10,000 tonluk London sınıfı kruvazörlerdeki bütün evsafı haiz olmak, yalnız 8″ luk sekiz top yerine, sekiz adet 6″ luk top taşımak üzere Leander sınıfı yakışıklı 7,000 tonluk teknelee meydana getirildi. Bu gemilerde uçak, uçak müdafaası, ateş ve uçak kontrol manzumesi hususlarında bazı ilâveler bile vardır. Beygir kuvveti 80,000 den 72,000 e indirildiği halde azamî sürat daha yüksektir. Bunun için Leander sınıfı gemilerin 7,000 ton maimahreçle meydana getirilmeleri inşaiye mühendisliği için bir muvaffakıyet sayılmalıdır.

Birmingham kruvazörünün topları da dahil olmak üzere mecmu fiatı 353,000 ingiliz lirası idi, buna mütenazır Leander in fiatı ise 1,667,000 ingiliz lirasıdır. Bu artışın içersinde top, top teferruatı ve torpito kovanlarının fiatı Birminghamda takriben 50,000 ingiliz lirası iken, Leanderde takriben 500,000 ingiliz lirasına çıkmıştır. Ana ve yardımcı makineler ise 135,000 den 435,000 ingiliz lirasına çıkmıştır. Bu iki şubedeki fiat artışı Birminghamdakine nazaran iki mislinden çok fazladır, ve bütün mihanikî teferruatın yüksek tekâmülünü gösterir.

Tekne fiatı 165,000 den takriben 650,000 ingiliz lirasına yükselmiştir. Demek oluyor ki esliha evvelki fiata nazaran 10 misli, makine tesisatı 3,5 ve tekne de 4 misline yakın fiatlanmıştır.

Bütün bu artışlara rağmen bugün İngilterede inşa edilen bu tip gemiler - hattâ her sınıf savaş gemileri - yabancı memleketlerde inşa edilenlere nazaran daha ucuza mal olmaktadır. (Tabii ingiliz lirasının sun'i olarak düşürülmesinden sonra, çeviren).

Yazan : Sn. Hr. Yzb. ADNAN KAYNAR

Filo manevralarında denizaltı muhabere cihazı ve ultra kısa dalgalı cihazlar

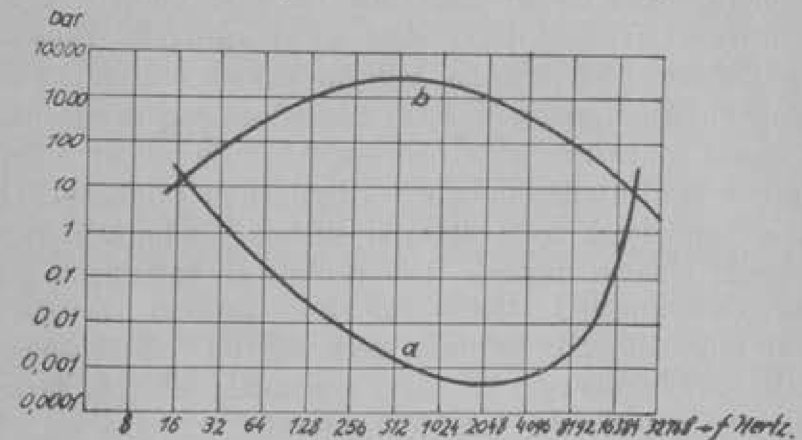
Teknikteki ilerleme ve yenilikler dolayısile süel işlerde her gün bir yeni tatbik sahası bulışu, askerliği teknik işlere biraz daha kuvvetle bağlamakta ve bu sahadaki ilerleme ve yenilikleri adım adım takibe mecbur etmektedir. Teknikteki ilerlemeler dolayısile her gün biraz daha mükemmelleşen ve yeni bulunan silâhlar savaşın esas kaidelerini hiç bir zaman değiştiremez, fakat silâhların kullanış şekillerinde bazı değişiklikler doğurur.

Herhangi bir silâhtaki ilerleme bunu kullanış imkânlarını çoğalttığı gibi diğer bir silâhın kullanılmasındaki faideleri azaltabilir ve hattâ bunun kullanılmasını büsbütün lüzumsuz kılabilir. Buna en yeni bir misal olarak denizaltı muhabere cihazı gösterilebilir. Bu cihazlar « Ultra kısa dalgalı » verici ve alıcı cihazların gemilerde kullanılmağa başlanılması dolayısile filo ve keşif hareketindeki eski tatbik sahalarını kaybetmişlerdir. Ve belki de kısa bir zaman sonra büsbütün terkedilecek - lerdir.

Denizaltı muhabere cihazı herkesin bildiği gibi doğrudan doğruya sada dalgalarının bir verici ile verilmesi ve bu dalgaların bir alıcı ile alınmasile muhabereyi temin eder. Sada ile muhabere daha çok eski zamanlarda düşünülmüş ve muayyen fasılalarla dikilen çan kulelerile ve kuleden kuleye verilen çan işaretlerile uzun mesafelere işaret verilmiştir. Bir denizaltı cihazının çalıştığı zaman çıkardığı sadanın çıplak kulakla duyulduğu malûmdur. Sadanın çıplak kulakla duyulabileceği mesafe tabiidir ki mahduttur. Bu mesafe dışında sada dalgalarının birer dinamik mikrofon olan alıcılarla yakalanarak müşeddidelerde büyütülmesi lâzımdır. Biz burada bu cihazlar hakkında teknik malûmat verecek değiliz, yalnız ilerdeki mütaleatımıza

temel taşı olmak üzere bir kaç satırla bu cihazların kifayetle - rini anlatacağız.

Bu günkü denizaltı muhabere cihazlarının muhabere menzili 20 - 25 mile kadar çıkabilir. Bu menzili arttırmak için yegâne vasıta verici enerjisini arttırmaktır. Fakat bilhassa muhriplerde bu cihazlar için tahsis edilecek yer azdır. Bir denizaltı muhabere cihazının muhabere menzili bir çok şeraitle değişir. Deniz suyunun kesafeti, harareti, cereyanlar menzil üzerinde başlıca amillerdir. Verici gemi ile dinleyici gemi süratleri dahi menzile tesir ederler. Bilhassa dinleyici gemi sürati arttıkça bu menzil süratle azalır. Yukarda 20 - 25 mil olarak verilen menzil çok artmaz, fakat daha yukarı süratlerde çok azalır. Bu cihazların daima göz önünde bulundurulması lâzımgelen hususiyetlerinden birisi de yukarda yazdığımız gibi kısa me - safelerde kulakla duyulmalarıdır. Bilhassa gemi bordasına



kulak dayanarak dinlenildiği takdirde bir verici cihaz daha uzak mesafelerden duyulur. Fakat bu cihazların alıcılarile dinlenildiği takdirde vericinin duyulabileceği mesafe tabiidir ki daha çok fazladır. Bu da alıcı membranlarının vericinin gönderdiği sada tekerrürüne ayar edilmiş olmasından dolayıdır. Alıcı ile verici arasındaki bu resonans dolayısile muhabere menzili sada muhaberatı için oldukça addedilebilecek derecede uzundur. Fakat yine bu resonans dolayısile alıcı ile yalnız muayyen bir tekerrürde ahiz yapılabilir. Bu sebepten her

donanmada denizaltı muhabere cihazları için bir tekerrür intihap edilir ve bütün gemilerdeki verici ve alıcılar bu tekerrürde çalışmak üzere imal edilirler. Düşman tarafın cihazları bu tekerrürde olmadığına göre muhaberatı dinlenemez ve düşman taraf ta bizim tarafın muhaberatını dinliyemez. Fakat yukarda da yazdığımız gibi bir vericinin işaretlerini çıplak kulakla da duymak kabil olduğu gibi ayni zamanda dinleme cihazlarile de duymak ve kerteriz etmek mümkündür. Deniz üstü gemilerinde iyi netice vermiyen gürültü dinleme cihazlarının denizaltı gemilerinde çok iyi neticeler verdiği malûmdur. Dalmış bir denizaltı gemisinden bir deniz üstü gemisinin denizaltı muhabere cihazlarının işaretleri dinleme cihazile bir belki iki mil mesafeden duyulabilir.

Yapılan bir çok tecrübeler neticesinde denizaltı alıcılarını rahatsız eden ve geminin hareketi dolayısile hâsıl olan prazetik gürültülerin daha ziyade aşağı tekerrürlerde olduğu ve 3000 den yukarı tekerrürleri ihtiva etmediği anlaşılmıştır. Bu sebepten muhabere tekerrürünün bundan yüksek olması lâzımdır. Kulağın duyma hassasiyeti 4000 tekerrürden sonra azalmakta olduğundan muhabere tekerrürü bundan fazla intihap edilmez. Görülüyor ki denizaltı muhabere cihazlarının çalışacağı tekerrürü intihap edecek 3000-4000 arasındaki dar bir saha vardır. Şeklimizde kulağın muhtelif tekerrürlerdeki hassasiyeti grafik olarak gösterilmiştir). Bütün bahriyeler çalışma tekerrürünü bu dar saha dahilinde seçmeğe mecburdurlar. Bu sebepten iki mukabil taraf muhabere cihazları arasındaki tekerrür farkı az olabilir ve binnetice bir taraf diğer tarafın muhaberatını kısa mesafelerde dinliyebilir.

Denizaltı muhabere cihazlarının tabiyevi vaziyetlerini mütalea için tetkikı icap eden yukarda yazdığımız hususiyetlerini kısaca hulâsa edelim :

1 — Muhabere cihazlarının mesafesi 20-25 mildir.

2 — Muhabere cihazının işaretlerini kısa mesafelerde mukabil taraf dinleyicileri de duyabilir.

3 — Kısa mesafelerde mukabil taraf çıplak kulak veya dinleme cihazlarile denizaltı muhabere cihazının işaretlerini duyabilir.

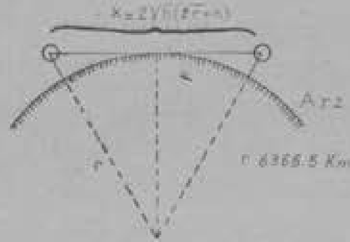
Denizaltı muhabere cihazları muhabere mesafelerinin kısa olması ve çok mahdut bir mesafe dışında düşman tarafından işitilmesinin imkânsız olması dolayısile filo halinde harekâtta filo dahilinde ve keşif harekâtında kullanılır.

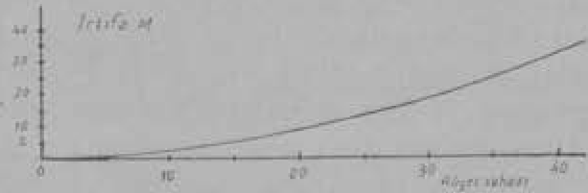
Bu cihazlar bir de denizaltı gemilarile müşterek harekâtta kullanılabilir. Denizaltı gemisi daldıktan sonra denizüstü gemilerile ve diğer dalmış denizaltı gemilerile ancak bu cihazla muhabere edebilir. Bu günün her savaş gemisinde bu cihazlar mevcuttur. Bu cihazların kapladığı yer ve sıklet bilhassa ufak gemiler için çok addedilebilir, bakımları ise çok müşküldür.

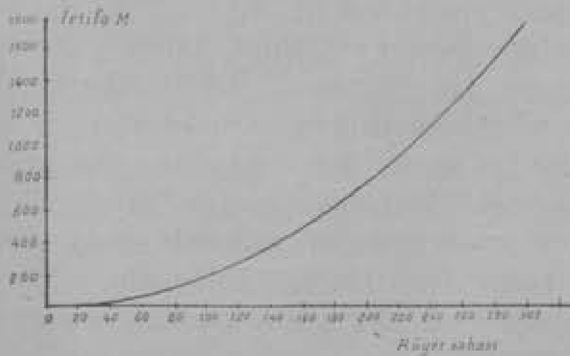
Filo manevralarında telsiztelgraf kullanılmıyarak denizaltı muhabere cihazile muhabere edilmesinin sebebi telsiz muhaberatının uzak mesafelerden duyulması tehlikesidir. Telsiz muhaberatının uzak mesafelerden duyulması tehlikesine karşı telsiz vericilerinin takatini asgari bir hadde tutmak düşünülebilir. Fakat muayyen mesafe için takati kat'i olarak tayin imkânsızdır. Ve netice itibarile telsiz muhaberat'i daima duyulma ve kerteriz edilme tehlikesine maruzdur. Bu tehlike dolayısile deniz harekâtında tam bir telsiz sükûneti icap etmekte ve muhaberat denizaltı muhabere cihazile cereyan etmektedir.

Fakat son senelerde « Ultra kısa dalga » larda yapılan tecrübeler ve tekâmüller neticesinde bu dalgalarda çalışan verici ve alıcı cihazlar gemilerde tatbik olunmağa başlanmıştır. Ultra kısa dalgalar uzun ve kısa dalgalar gibi uzun mesafelere gitmezler. 8 - 10 metreden daha aşağı uzunluklara denilen Ultra kısa dalgalı vericilerin muhabere menzili, vericinin anteninin bulunduğu mevkideki rüyet ufkudur. Bunun haricinde vericinin duyulmasına imkân yoktur. Rüyet ufku dahilinde gece ve gündüz muhabere şeraiti tamamile aynidir; atmosferik tesirat ve feding yoktur. Bu dalgaların rüyet ufku haricinde duyulmamalarının sebebi bu dalgaların müstekim bir hat üzerinde intişar etmeleri ve uzun, kısa dalgalar gibi arzın inhinasını takip etmemeleridir. Muhabere menzili rüyet ufku ile mahdut olduğuna göre anten nekadar yüksekte bulunursa muhabere menzilinin o kadar fazla olacağı kolaylıkla tahmin olunabilir. Aşağıdaki tabelâ ve grafta anten irtifaına nazaran muhabere menzili verilmiştir.

Alıcı ve vericinin topraktan yüksekliği	Muhabere menzili
5 m.	15.958 Km.
10 »	22.568 »
20 »	31.916 »
50 »	50.464 »
100 »	71.366 »
200 »	100.928 »
500 »	159.584 »
1000 »	225. 68 »
1500 »	276. 42 »
2000 »	319. 08 »







Bu telgraflara bakılırsa ultra kısa dalgalı bir verici ve alıcı ile filo manevralarında ve keşif hizmetlerinde muharebenin temin olunabileceği ve hattâ denizaltı muhabere cihazlarından fazla bir menzil elde edileceği anlaşılır.

Ultra kısa dalgalı cihazlar kısa olan muhabere menzilleri dolayısile ufak takatlerde yapılırlar, bu sebepten hacimleri gayat ufaktır ve gemide herhangi bir yere ve tercihen komuta mevkiine monte edilirler. Ultra kısa dalgalı vericiler bir muayyen dalga uzunluğuna âyar edilirler ve daima bu dalga uzunluğunda çalışırlar; bu cihazların irsalâtı rüyet ufku haricinden duyulmıyacağından düşman tarafından duyulmasını güçleştirmek için bu dalga uzunluğunun değiştirilmesine lüzum yoktrur, esasen bun cihazlarda anten yalnız bir tek dalga uzunluğunda çalışacağından buna imkân da yoktur. Alıcılara glince bunlarda vericinin dalga uzunluğuna âyar edilmişlerdir ve daima işler bir vaziyettedirler. Bu sebepten vericinin duyulması için bir muhaberecinin vericiyi âyar etmesine luzum yoktur. Alıcıya kuvvetli bir hoparlör bağlıdır, bu suretle vericinin mikrofunu önünde verilen her komuta, her söz derhal alıcının hoparlöründe gayet kuvvetle işidilir.

Ultra kısa dalganın bu şekilde gemilerde kollanılabilecek bir hale gelmesi denizaltı muhabere cihazlarının gerek filo ve gerekse keşif hizmetlerinde kullanılmasına lüzum bırakmamıştır denilebilir.

Ultra kısa dalgalı cihazlar denizaltı muhabere cihazının muhabere menzilinde muhabereyi doğrudan doğruya telefonla mümkün kılması ve bu menzil haricinde duyulmak ve kerteriz edilmek tehlikesi olmaması dolayısile denizaltı muhabere cihazına her vakit tercih edilir. Ultra kısa dalgalı cihazların bir tercih sebebide cihazın gayet ufak olması dolayısile gemide sıklet ve yerden kazanılmasıdır. Denizaltı muhabere cihazı gayet ufak olmak dolayısile gemide sıklet ve yerden kazanılmasıdır. Denizaltı muharebe cihazı başlıca şu kısımlardan teşekkül eder.

1 — Kılınç ve kılınç içinde hareket ettiği silindir.

2 — Motor jeneratör.

3 — Sebtirfugal ve motoru.
4 — Komta tablası.
5 — Müşeddide.
6 — Akümülâtör bataryaları ve imlâ tablosu.

Bu kısımlardan müşeddideden gayrısı oldukça ağırdırlar ve bilhassa kılınç ile kılınç silindiri oldukca mühim bir yer kaplarlar. Kılınç aşağı inerken açılan ve kılınç yukarı çıkarken toplanan koblo sık sık arızalar gösterir.

Ultra kısa dalgalı alıcı ve vericiler ise gayet az bir yer kaplarlar ve hemen hemen hiç bir sıkletleri yoktur. Denizaltı muhabere cihazı yerine ultra kısa dalgalı cihazların kullanılma sile gemide kazanılacak sıklet takriben (2,5 - 3,5) tondur. Kullanılma ve idame hususunda birçok tamirattan kurtulunmuş olur. Ultra kısa dalgalı cihazların denizaltı muhabere cihazlarının yerine kullanılamıyacağı saha dalmış denizaltı gemilerile muhabere ve dalmış denizaltı gemilerinden denizüstü ve diğer denizaltı gemilerile muhaberedir. Bu sebepten dalmış denizaltı gemileri arasında ve bunlarla muhabere için denizaltı muhabere cihazlarına lüzum vardır ve denizaltı gemilerinde denizaltı muhabere cihazı ultra kısa dalganın tatbikından dolayı kıymetinden birşey kaybetmez.

Denizüstü gemileri aralarında muhabere için biraz evvel yazdığımız gibi denizaltı muhabere cihazlarına hiç bir şerait altında muhtaç değillerdir. Yalnız bu gemiler dalmış olan denizaltı gemilerile muhabere etmek mecburiyetinde kaldıkları takdirde denizaltı muhabere cihazile çalışmağa mecburdurlar.

Düşman tarafından duyulmak tehlikesi göz önünde tutulmadığı halde dalmış bir denizaltı gemisile muhabere için bir imkân daha vardır, bu da uzun dalgalı verici ve alıcılarla telsiztelgrafla muhaberedir. Dalmış olan bir denizaltı gemisinin verilen telsiz işaretlerinin muayyen derinliklere kadar dinliyebildiği malûmdur. Deniz mecmuasının 1 - Nisan - 1935 tarihli nushasında çıkan bir makalede muhtelif dalga uzuluklarında verici bir istasiyon intişaratının duyulup kerteriz edilebildiği derinlikleri gösterir tabelâyı burada tekrar kaydedelim :

Dalga uzunluğu (metre)	Kerteriz yapılabilen derinlik (metre)
300	0,5
600	1
1000	1,8
2000	3,6
4000	7,2
10000	17,5
20000	25

Bu tabelâda 1800 dalga uzunluğunda yani ekserî gemilerdeki vericilerin azamî dalga uzunluğunda 3,6 metre umka kadar işaret verilebileceği görülmektedir. Bu derinlik çerçeve antenin üst tarafından itibaren ölçülmektedir. Bir denizüstü gemisinden uzun dalgalı verici cihazile dalmış bir denizaltı gemisine, denizaltı muhabere cihazı menzilinden daha çok uzun mesafelerden işaret verilebilir. Yalnız yukarda da yazdığımız gibi düşman tarafından duyulmak ve kerteriz edilmek tehlikesi vardır.

Dalmış bir denizaltı gemisinden telsizle işaret verilebilmesi bu günün nazarî bilgilerine göre kabil olması lâzımdır. Fakat bunun tatbik olunup olunmadığı hakkında bir malûmatımız yoktur.

Denizaltı muhabere cihazının menzili gibi ufak mesafelerde dalmış denizaltı gemilerile muhabere için denizüstü gemilerine kilometre dalga uzunluğunda vericiler konulması kabildir. Matlup kısa menzil dolayısile bunların az takatli olması kâfidir ve bu sebepten bir geminin telsiz teçhizatı arasında çok ehemmiyetsiz bir yer işgal ederler. Kilometre dalgaların, yani uzunlukları (6000) metreden yukarı dalga uzunluklarının kullanılması, bunların yukarıki cetvelde görüldüğü gibi daha derin sulara nüfuz etmeleri ve intişar şeraitlerinin daha muntazam olmasıdır. İntişar şeraiti muntazam olması dolayısile malûm bir menzil için anten takatini ayar kabildir. Anten takati kısa mesafelerle muhabere için asgarî bir hadde tahdit edilince düşman tarafından duyulmak ve kerteriz edilmek tehlikesi asgarî bir sahaya inhisar ettirilmiş olur. Bu hususlarda muhtelif bahriyelerde ne gibi tecrübeler yapıldığı ve ne neticeler alındığı

malûmumuz değildir. Esasen sınai hayatı mütevassıt derecede ileri bahriyeler bile bir çok silâhlarını hususı firmalarda yaptırdıkları halde telsiz cihazlarını doğrudan doğruya bahriye makamatına bağlı ve sırf donanma telsiz cihazlarile meşgul mahrem ve süel fabrikalarda yaptırmaktadırlar. Diğer bahriyeler ise bir kaç sivil fabrikanın tecim gemileri için yaptığı cihazlardan birini tercih mecburiyetinde kalmaktadırlar.

Buraya kadar olan düşüncelerimizi toplamak icap ederse denizaltı gemilerinin dalmış vaziyetlerde aralarında muhaberesi için denizaltı muhabere cihazlarına ihtiyaçları vardır. Esasen bu gemilerde cihaza ait membranlar gemi bordasına monte edildiklerinden kilinc ve silındirine lüzum yoktur. Bu suretle bu gemilerde cihaz çok büyük bir sıklet teşkil etmez ve sık sık arıza gösteren bu kısımlar olduğundan bu gemilerde bu cihazlar denizüstü gemileri gibi daimi arızalar göstermezler. Yalnız bu monte şekli dolayısile muhabere menzili biraz azalırsa da bu da denizaltı gemilerinin denizaltı süratlerinin gayet az olması dolayısile irsal ve ahz şeraitlerinin müsait olmasile telâfi edilmiş olur. Denizüstü gemilerinde yüksek sürat dolayısile membranların kat'i olarak kılınc üzerine montesine lüzum vardır.

Denizüstü gemilerinin aralarında gerek filo ve gerekse keşif hizmetlerinde denizaltı muhabere cıhazlarına kat'iyen ihtiyaçları yoktur. Ultra kısa dalgalı vericiler:

1 — Muhabere menzillerinin denizaltı muhabere cihazları kadar, hattâ daha fazla olması.

2 — Rüyet ufku haricinde duyulmalarına imkân olmaması.

3 — Doğrudan doğruya telefonla muhaberenin mümkün olması.

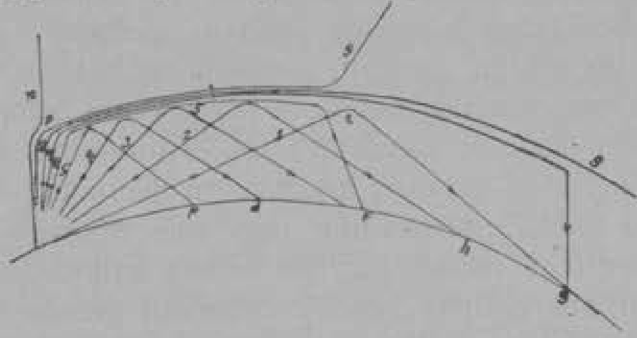
4 — Gemide sıklet teşkil etmemesi, yer kaplamaması ve arıza göstermemesi gibi sebeplerden denizaltı muhabere cihazlarına tercihan kullanılırlar. Ultra kısa dalgalarda komutanın bir işareti yazmasına, bunun şifre edilmesine, telsizle yazılmasına, diğer tarafta alınmasına, deşifre edilmesine ve pasaparolasına lüzum yoktur. Komutan vereceği emri hemen önünde bulunan mikrofona söyler ve bu emir filonun bütün gemilerinde köprü üstündeki hoparlörlerde gayet kuvvetli olarak işitilir.

Münakaşa ve halledilmesi icap eden birkaç nokta vardır, bunlarda denizaltı gemilerile muhabere için denizüstü gamilerine veya bunlardan hangisine denizaltı muhabere cihazı konulması lâzım olduğu, denizaltı gemilerile muhabere için denizüstü gemilerine denizaltı muhabere cihazı yerine kilometre dalgalı cihazların konulup konulmıyacağı ve umumiyetle denizaltı gemilerile denizüstü gemileri arasında ve denizaltı gemisi dalmış olduğu halde muhaberenin icap edip etmiyecegidir. Bu suallerin cevabını verebilmek için evvelâ tabiyecilerin savaş vaziyetlerini göz önünde tutarak denizüstü gemilerile dalmış denizaltı gemileri arasındaki muhabere ihtiyaçlarını tesbit etmeleri ve sonra kilometre dalgalarla muhaberenin ameli şekilde cereyanı ve bunun ne mesafelerden duyulabildiği ve düşman istasiyonları tarafından duyulma mesafeleri teknik olarak tecrübe ve tetkik edilmek lâzımdır.

Denizaltı muhabere cihazlarının yerine ve bunlardan daha büyük bir kifayetle ve emniyetle ultra kısa dalgalarla çalışılabileceğini gördükten sonra ultra kısa dalgalı cihazları olmıyan gemilerde kısa dalgalı cihazların bunlar yerine ne dereceye kadar ve ne şekilde kullanılabileceğini tetkik edelim.

Kısa dalgaların muayyen bir intişar şeraiti vardır. Ve 10-100 metre arasındaki dalgalar bu hususu intişar şeraiti dolayısile diğer dalga uzunluklarından ayrılırlar ve kısa dalgalar ismini alırlar. Malûmdur ki bir vericiden intişar eden dalgalar « Hava dalgası » ve « Arz dalgası » olarak ikiye ayrılırlar. Hava dalgaları muhtelif zaviyelerle havaya doğru yükselirler. Ve yine malûmdur ki hava tabakaları güneşin « Ultra Violet » şuaı tesirile iyonize edilirler ve bu iyonize keyfiyeti her tabakada ayni derecede değildir. Şimdi burada bir dalganın bu muhtelif derecede iyonize edilmiş hava tabakalarından geçerken neler cereyan edeceği hakkında uzun uzun teknik malûmat verecek değiliz. Yalnız şunu bilmemiz lâzımdır ki dalga bu muhtelif derecede iyonize edilmiş hava tabakalarından geçerken intişar istikametini değiştirir. Nasıl bir ziya medyom değiştirir-

ken kırılırsa dalgada öylece kırılır. Ve bu kırılma keyfiyeti dalga uzunluğu azaldıkça az olur. Buna nazaran kısa dalgaların daha uzak mesafelerde tekrar arza avdet edecekleri şeklimizde de gösterildiği kolaylıkla anlaşılır. Muayyen bir hadden



kısa dalgalar ise arza bir daha avdet edemezler. Bu muayyen dalga tulüne kısa dalgaların alt hududu denilir. Bu hadden daha kısa dalgalarda çalışan istasiyonların yalnız arz dalgaları ile muhabere edilebilir. Bu hududun hemen üstünde ise arz dalgaları işitilebildiği gibi ayni zamanda hava dalgası da 2500 Km. mesafeden sonra duyulur. Arz dalgalarının duyulabildiği kısa mesafe ile 2500 Km.mesafe arasındaki sahada muhaberenin mümkün olmadığı bir ölü mıntaka vardır. Kısa dalgaların alt ve üst hudutları sabit değildir. Gündüz, gece, yaz ve kış zamanları başka başkadır. Yaz gündüzleri alt hudut en aşağı olmak üzere «8» metredir. Kış geceleri ise «20» metreye kadar çıkar. Ayni mevsimde alt hudut gündüzün daha aşağı ve gece daha yukarıdır. Gemilerdeki kısa dalgalı vericiler ekseriyetle «15» metreden itibaren çalışırlar. Bu dalga uzunluğu geceleri kısa dalgaların alt hududundan yukarda kalırlar ve bu dalgaların yalnız arz dalgaları duyulur, hava dalgaları en uzak mesafelerde bile arza avdet etmezler.

Kısa dalgalarda arz dalgaları toprak tarafından gayet büyük bir süratle emileceğinden ancak çok kısa mesafelerde duyulurlar. Meselâ anten takati «20» vat ve dalga uzunluğu «20» metre olan bir vericinin muhabere menzili «12» milden ibarettir.

Kısa dalgaların alt hududundan daha kısa dalgaların hiç bir zaman arza avdet etmezler. Bunlara ultra kısa dalgalar

denilir ve «1-8» metre arasındaki dalga uzunluklarıdır. Geceleri kısa dalgaların alt hududu yükseldiğinden ultra kısa dalgaların hududuna dahil olmıyan dalgalar dahi arza avdet etmezler. Böyle bir halde meselâ «15» metrelik dalga ultra kısa dalga evsafını haizdir denilebilir. Bu sebepten bu dalgalar ultra kısa dalgalı cihazı olmıyan gemilerde kısa mesafelerde düşman tarafından duyulmak tehlikesi olmadan emniyetle kullanılabilir. Gündüz kısa dalgaların alt hududu «8» metreye kadar indiğinden vericinin çalışabildiği en aşağı dalgalarda bile hava dalgaları uzak mesafelerde arza avdet ederler, bu sebepten anten enerjisi ne kadar azaltılırsa azaltılsın yine duyulmak tehlikesi vardır. Kısa dalgaların alt hududunun hemen üstündeki dalgaların hava dalgaları «2500» Km. den sonra arza avdet edeceklerinden bundan yakın mesafelerde duyulmak tehlikesi yoktur. «15» metrelik dalgalar gündüz arza «2000» Km. mesafede avdet edeceğinden bu uzunluktaki dalgalarda bu mesafe dahilinde duyulmazlar ve yalnız kısa mesafelarde arz mevceleri duyulur.

Kısa dalgalı vericilerin bu alt dalga tulleri bu hususiyetleri dolayısile ultra kısa dalgalı vericileri olmıyan gemiler arasında talim ve tecrübe mahiyetinde ultra kısa dalgalı vericiler yerine kullanılabilir.

Meslekî haberler

Toplıyan : Dz. Bnb. HULKİ

Meslekî Haberler

İtalya : 1 — Nisan - 935 ayı içinde 10,000 tonluk kruvazörlerin teşkil ettiği birinci filo iki torpitobot filotillâsının refakatinde olarak Sicilyada talim yapmışlardır.

2 — 5000 tonluk kruvazörlerden müteşekkil ikinci filo ve 2000 tonluk liderlerden mürekkep filotillâ Tarantoda talim yapmışlardır.

3 — 21 - Şubat - 935 de denize indirilen «Eugenio Disavoya» kruvazörünün tecrübe seyirleri muvaffakıyetle yapılmıştır.

4 — İtalya donanması İkincikânun - 935 ve Şubat - 935 ayları zarfında denizaltı gemileri ile birlikte müşterek manevra yapmıştır. Bu manevranın safahatı aşağıdadır.

Birinci safha :

Filo Madelenaya girerken Falko muhribine ve birinci filonun birinci takımına iki denizaltı hücumu yapmış, muhribe yapılan hücum muvaffak olmuş ise de filoya yapılan hücum muvaffak olmamıştır. 1 - Şubat - 935 şe kadar havanın fenalığından dolayı hiç bir hareket yapılmamıştır. Filo 1 Şubat - 935 de Napoliye dönmek için hareket etmiş ve yolda Falko muhribine ve emniyet altında seyretmekte bulunan filoya iki denizaltı hücumu yapılmıştır. Filoya yapılan hücum muvaffak olmuşsa da Falkoya yapılan hücumda emniyet gemileri Pereskop gördüklerinden bu hücum akim kalmış addedilmiştir.

İkinci safha :

Filo 1 - Şubat - 935 de Madelenaya mütevecchen Napoliden hareket etmiştir. Hava, gemilerin seyrini pek ziyade müşkülleştirecek derecede idi. Buna rağmen denizaltı gemileri Napoliden 170 mil mesafede verilen bekleme mevkilerini almışlarsa da filo 20,000 metre mesafeden geçtiğinden hücum

yapmak kabil olamamış ve bundan başka Speçyadan gelmekte olan üç kruvazör de sürat, rota ve hücum mevkileri malûm olduğu halde hiç bir denizaltı gemisi iyi bir hücum yapmağa muvaffak olamamıştır. Havanın fenalığından 16 - Şubat - 935 şe kadar hiç bir şey yapılamıyarak filo Madelenada yatmıştır. 16 - Şubat - 935 de filo ve denizaltı gemileri manevra için hareket etmişlerdir. Öğleden evvel Falko muhribine 2500 metreden bir torpito atılmış ve ortadan isabet kabul edilmiştir. Öğleden sonra filoya yapılan bir denizaltı hücumu da muvaffak olmuş addedilmiştir. Akşam tekrar Madelenaya avdet edilmiştir.

19 - Şubat - 935 Madelenadan hareket edilmiş ve öğleden evvel Falko muhribine ve öğleden sonra filoya iki denizaltı hücumu yapılmış ve muvaffak olmuş addedilmiştir. Gece saat 22 den sonra hava açtığından ve görüş vaziyeti iyileştiğinden filoya yapılan hücum iyi olmuşsa da saat 21 de Falkoya yapılan hücum muvaffak olmamıştır. Bu suretle manevralara nihayet verilmiştir.

5 — İtalyan mektep gemisi 15 - Nisan - 935 de Rados ve Leryosu ziyaret etmiştir.

6 — İtalyan millî maarif nezareti, İtalyanın denizcilikteki derin alâka ve menfaatlerini nazarı itibara alarak mekteplerde denizcilik propagandasının takviyesi ve inkişafı için mükemmel ve organtik bir proğram tatbika karar vermiştir.

7 — İtalyanlar deniz bütçesinin müzakeresi, esnasında müsteşar, İtalyanın küçük gemi siyaseti tutmasının ve İtalyayı küçük hükûmetler seviyesine indirmekten başka bir şey demek olmıyacağını beyan etmiştir.

8 — Tadil edilmekte olan Dorya ve Sezar harp gemilerinin 1936 senesi nihayetine kadar yetiştirilmeleri için emir verilmiştir. Bu gemilerde ana batarya 10 adat 30,5 luk olacak, orta taret kalkarak yerine tayyare defi topu konacaktır.

9 — 35,000 tonluk Littorio ve Vittorio gemilerinin 1938 senesi nihayetinde bitecekleri haber alınmıştır. Bu gemilerin vasıfları şöyledir: Uzunluk 230 metre genişlik 32.5 metre çektiği su 9,5 metre tam hamule ile maimahreç 39,920 tondur.

Silâhları: 8 adet 50 çapında 36,6 lık top.
8 » 53 çapında 15,2 lık top.
16 » 47 çapında 10 lık tayyare topu.

Ana topçusu ikisi başta ve ikisi kıçta olmak üzere dört taret dahilinde ve orta batarya ikisi baş omuzluklarda ve ikisi kıç omuzluklarda olmak üzere gene dört taret dahiline vazedilmiştir. Tayyare bataryası: geminin tam ortasında bir daire muhiti üzerine tabiye edilmiştir.

10 — Doka Dausta, Monte kukuli, Atendolo, Eugenio Di Savoya hafif kruvazörleri yakında donanmaya iltihak edeceklerdir.

11 — 1934 senesi içinde 36000 tonluk muhrip ve küçük gemiler denize indirilmişlerdir.

12 — Son defa denize indirilen denizaltı gemilerinin vasıfları şöyledir: Piyetro Fortünato: 1474 ton (su üstünde) sürati 17 - 8,5. 6 adet 53 lük torpito kovanı. Bir makinelitüfek bir adet 12 lik top.

Piyetro Miko: 1371 ton (su üstünde) sürati 15 - 8,5. 6 adet 53. lük torpito kovanı. iki adet 12. lik ve bir adet 7.6 lık top.

Ecnebi menbalardan alınan haberlere göre İtalyanın Sezar ve Kavor hattıharp gemileri (1911,22000 ton, 13 adet 30,5 s/m, 22 not) 936 son Baharında tamam olmuş olacaklardır. Topların mesafesi, üçerli taretlerdeki topların vasati mesafesine göre olup 10 adet 30,5 s/m, 24 adet 10 s/m lik aynı zamanda tayyare def'i, Sürat 26 - 28 not ve maimahreç 25000 tona çıkarılmıştır. Makine beygir kuvveti 90000 olarak hesap edilmiştir. Şimdiye kadar 30000 beygir kuvveti idi. Tonajın büyümesi ile mayimahruk ve kazan suyu ihtiyacı için muktazi sarnıçlar ve sair aksam büyültülmüştür.

Yunanistan:

Yunan deniz kuvvetlerinde fırkacı ve Venizelist subay ve ve erat tasfiye edilmektedir. 100 zü mütecaviz zabit ve 120 erbaş ve erat askerî mahkemeye verilmiştir. Bunlardan başka Venizelist gönüllüler terhis edildiği gibi, asi donanmada ifayi vazife eden 700 er kara ordusuna nakledilmişlerdir. 3 Albay

3 Yarbay ve 2 Binbaşı açığa çıkrılmışlardır. Bunların arasında Yunanistanın eski Türkiye Ateşenavalı bulunan Albay Vulgaris de bulunmaktadır. Albay Vulgarisin yerine deniz Albayı Kostantin İkonomo tayin edilmiştir.

2 -- Deniz ve maliye nazırları, donanma cemiyetinin tensiki için icap eden tetbirleri almışlardır. Tanzim olunan kanun lâyihası mucibince sandığın varidatı şunlardan ibarettir.

a) 60 milyon drahmiden az olmamak şartile hükûmetin senelik tahsisatından.
b) 4944 sayılı kanunun üçüncü maddesindeki gelirden.
c) Deniz hastanesinde tedavi edilen hastalardan alınan ücretten
d) Deniz mektepleri müdavimlerinden alınan ücretten.
e) Deniz nezareti tarafından satılan kitapların bedelinden.
f) Kalivyadaki su deposu hasılatından.
g) Deniz nezaretinin tahsil ettiği kiralardan.
h) Deniz servislerinde çalışanlardan kesilen elbise bedelinden.

3 — İsyanı müteakıp Patmosa iltica eden Katsomis namındaki Yunan denizaltı gemisi mürettebatı, Radosa gelirken gizli muhaberat dosyasını da beraber getirmişler ve bilhassa şifreler ve mahrem evraklar İtalyanların eline geçmiştir.

4 — Pirede makinist Morationun icat ettiği maynları imal etmek üzere tesis olunan imalâthanede ilk sipariş merasimle teslim edilmiştir.

6 — Gazete haberler iolarak öğrenilen, yunan muhrip filotillâsı Haziranın 15 şinden sonra Ege denizinde manevraya başlamıştır. Filotillâya (Elli) kruvazörü kumanda etmektedir. Manevra merkezi sıkleti İzmir - Kuşadası arasında ve açıklarında cereyan etmiştir.

Amerika :

1 — Pasifik denizi sahilleri ve Havay adaları sahilleri başta gelmek üzere sahil istasiyonlarının takviye ve asrileştirilmesi için 38 milyon dolar kabul edilmiştir.

2 — Deniz encümeni reisi Vinson 1942 senesi nihayetine kadar donanma gemileri mecmuunun 313 miktarını bulacağını ve bunlardan 19 nun hattı harp gemisi olacağını beyan etmiştir.

3 — Subay miktarı yavaş yavaş 5531 e iblâğ edilecektir. Deniz hava kuvvetlerine de ayrıca 1908 uçucu ilâve edilecektir.

Sovyet Rusya :

Çelyoskin seferi hey'etinin tetkikatı neticesinde kutup denizindeki rus deniz nakliyatı aşağıda yazıldığı şekilde tanzim edilecektir.

a) Şimal buz denizi dört kısma ayrılacak ve her kısma bir buz kırıcı gemi tahsis edilecektir. Bu gemiler mıntakalarında seyrisefer edecek bilcümle teknelere refakat edeceklerdir. Refakat edilen tekne her kısım hududundaki buz kırıcı tarafından teslim alınacaktır.

Bu kısımlar şunlardır :
Arkanjel - Dikson.
Tiksi - Varangel adası.
Dikson - Tiksi.
Varangel adası - Vilâdivostok.

b) Geçen seneki 46 gemiye mukabil bu sene 73 büyük yük gemisi Arkanjel ile Vilâdivostok arasında çalıştırılacaktır.

c) Enizei, Kolima, ve Lena mansaplarına kadar yapılan yük gemisi servisleri büyük neticeler vermiştir. Bu suretle Enizei - Katanka petrol mıntakasının ve Katanka ile Lena arasındaki kaya tuzunu ve sovyet şimal kısmındaki madeniyatın işletilmesi işi artık ümit olunmaktadır.

Rus deniz politikası: Rus hükûmeti filolarını büyültmeğe bir ehemmiyet vermektedir. Yakın zamanda gençleri deniz hizmetlerine hazırlayacak deniz mektepleri teessüs edecektir. Moskovada bu maksat için 11 ve diğer şehirlerde 48 mektep teessüs etmek üzeredir.

Almanya :

1 — Almanya ve İngiltere arasında başlıyan deniz silâhları müzakereleri, her iki tarafın tam bir memnuniyetle neticeye ermiş bir şekilde imzalanmış olduğu öğrenilmiştir. Bu karara nazaran.

a) Alman deniz kuvvetleri, ingiliz deniz kuvvetlerinin % de 35 şi kadar olacaktır.

b) Bu % de 35 miktarı her sınıf harp gemisi katagorisine göre yapılacaktır.

c) Halen alman deniz kuvvetlerinde mevcut Doyçland sınıfı üç geminin hattı harp gemisi olduğu gerek ingilizlerce ve gerek almanlarca kabul olunmuştur.

d) Diğer devletler deniz inşaatında pek fazla ileriye giderlerse Alman hükûmeti, İngiltereyi yeniden müzakereye davet edebilecektir.

2 — Nisan 935 ayı içinde tezgâha konan 6 denizaltı gemisinden birincisinin 15 - Haziran - 935 veya azami 1 - Temmuz - 935 tarihinde denize ineceği ve müteakiben her ondört günde bir, bir denizaltı gemisinin denize indirileceği öğrenilmiştir.

3 — Bunların evsafı şöyledir:

250 ton (su üstünde) 4 adet elektrikli torpitolar için 53 lük kovan sürat 13 - 8,5 mil.

4 — Diğer altı denizaltı gemisi 280 - 300 tonluk olacaktır. Bunların vasıfları hakkında henüz bir malûmat alınamamıştır.

5 — Bunları müteakıp yapılacak denizaltı gemilerinin su üstü sürati 18 mil olarak yapılacağı anlaşılmıştır.

Polonya :

Temmuz ayı içinde iki muhripten mürekkep bir filotillâ, Almanyanın davetine icabetle Kil limanını resmen ziyaret edecektir. Bu ziyaret Polonya deniz kuvvetlerinin Almanyayı ilk ziyaretidir.

Yugoslavya :

1 — Fransız donanması mayıs 935 nihayetinde Yugoslavyayı ziyaret etmiştir.

2 — Bu ziyaret, yugoslavlar üzerinde fransızların arzu ettikleri tesiri yapamadığı gibi, fransızlar da bekledikleri hüsnü kabulü görememişlerdir.

Çünkü :

a) Fransız donanması Yugoslavyanın İtalya ile arasının pek gergin olduğu son sekiz sene zarfında Yugoslavyayı ziyaret etmemiştir.

b) Bu ziyareti ancak fransız - İtalyan dostluğunun teessüsünden sonra yapmıştır.

c) Fransız donanması; ancak italyan limanlarını ziyaretten sonra Yugoslavyayı ziyaret etmiştir.

3 — Bu tesirler altında, Yugoslavyanın henüz matemde olduğu ve fransız donanması ziyaretinin bir taziyet ziyareti gibi olduğu kabul ve ileri sürülerek donanmaya bir merasim yapılmamıştır.

Fransa :

Fransız Lorrine gemisinin teslihi (22180 ton, 10 adet 34 s/m lik top, sürat 22 mil) iken alınan havadislere göre merkezi X tabiye olarak 8 adet 34 s/m liğe indirilmiş ve buna mukabil sürat 24,5 mile yükseltilmiştir. Ve vasat bataryası yeni konulmuştur.

İki fransız denizaltı gemisi (Le Glorieuse) ve (Le Heros) « 1931 - 1933. 1400 ton. 18 - 21 mil sürat » 1 adet 10 s/m lik top, 1 adet 3,7 s/m lik tayyare defi ve 11 adet torpito kovanını havi olan bu gemiler 27 - 1 - 935 ten 25 - 2 - 935 e kadar Tolondan Saygona kadar muayyen menzillere uğramak suretile ve arızasız olarak 7150 deniz millik mesafeyi katetmişler ve mayıs ayı içinde tekrar Tolona dönmüşlerdir.

Fransız meclisi 35,000 tonluk gemilerin yapılmasını kabul etmiştir. Gazete havadislerine göre bu imalâtın her bir safhası malûm olmakla beraber plânı ikmal edilmiş bulunan iki geminin her biri 8 adet 40,6 s/m lik topa malik olup bir tarette 2 top mevcuttur. Makine 150,000 beygir kuvvetinde olup asgari 30 mil sürat temin edecektir. Ve üst zırh güvertesi ise tayyare bombalarına ve dikine gelecek herhangi sukutlara karşı mukavemet gösterecek kadar kuvvetli olmak üzere 203 M/M dir ve esas zırh güverte dahi vasat sefinede 406 m/m dir. (her halde burada zırh kuşak zırh güverte biribirlerile karıştırılmış olduğu ihtimali vardır). (Recordun) neşriyatında umumiyetle bu gibi ihtimallere tesadüf edilmektedir. Büyük harp gemisi olan Normandie sınıfına 12 adet 34 s/m lik top dörderli olarak ve taret dahilinde olmak üzere monte edilmiştir. « Dunkerque » ve « Strasburg » da malûm olduğu üzere 33 s/m lik dörderli

olarak yapılmışlardır. Herhalde bu büyük ağırlığın bu yeni gemilerde terkedildiği ve « Rodney » ve « Nelson » sınıfı nümune ittihaz edilerek bu yeni toplar üçerli olarak monte edilecektir.

Umumi sıklet meselesi de bir ikinci safhayı teşkil etmektedir. Çünkü 406 m/m lik zırh güverte mutlak surette nihayetlere doğru incelmektedir. Zira bu ağırlık ile sıkletin azami haddine vâsıl olunmuş demektir. Ve bunun yanında yine oldukça bir zırh kuşakta taşıması lâzımdır. Makine ve kazan hakkında da 150.000 beygir kuvveti olduğu zikredilmektedir ki bu miktar « Queen Elizabeth » in hemen iki mislidir. Ve oldukça muazzam bir hamuledir.

Bundan maada topların ağırlığı da ilâve edilecek olursa ki kundaksız yalnız beher namlu 100 ton ve her bir namlu için 80 atım ve beher atımın da 1116.3 kilogram kabul edildiğine göre heyeti umumiyesi 714 ton eder. Bundan maada hiç batmıyacak şeraiti haiz bir gemi yapılması arzu edildiğinden yüksek mukavim perdeler güverte muhafazası kuvvetli alabanda perdeler ve bunların yanında da süratli bir yol?. Açık olarak şunu söylemek iktıza eder ki bu muazzam zırh güverte yanında hiç olmazsa 305 m/m lik bir zırh kuşağa ihtiyaç vardır ki ancak asgari olarak bu intihap olunabilir.

Netice daima sulhle temin edilmiş olacağından ve daima silâh intihabı düşmanın silâh intihabını dikkat nazarına alarak bomba girmiyecek kadar kalın ve kuvvetli bir zırh güverte ile değil, ince zırh fakat kuvvetli bir top ateşile temin daha faide bahşolacaktır. Bundan başka (Records) da görüldüğü üzere gemi cesametinin büyültülmesinde hem italyan ve hem de Fransa şaşırmışlardır. Resmi şekilde İngilterenin istediği gibi küçük hacimdeki gemiler ve bunlardan elde edilen pratik muhassalaya kimse bir söz söyliyemez.

İtalya kendi mahdut sularında devâsâ tonajda gemiler görmesini arzu etmektedir ki bu arzuyu İngilterede hiç kimse anlıyamıyor.

Hakikaten Vaşington konferansı ile bu gemilerin tonajının 35.000 olması hususunun tahdidi çok yerinde olmuştu. Bilâhare Japonya bu konferanstan ayrıldı. Burada şuna cevap vermek iktıza eder ki 930 senesinde yapılan Londra konferansında etraflıca her husus esaslandırıldığı halde yine her iki konferansın mukarreratının daha etraflı tesbiti maksadile konferans 31 - Birincikânun - 936 ya tecil edilmiştir. İyi ve kifayetli bulunan ve yüksek para sarfile tadilen meydana gelen « Queen Elizabeth » sınıfı için (Records) diyor ki: 38 s/m lik top ve 25 not süratle beraber tekmil yenilikleri camidir. Ve ayni zamanda da amerikalıların « West Virginia » ve japonların « Nogatosı » (her ikisi de 8 adet 40.6 s/m lik topa maliktir). 38 s/m lik bir top gemiden tarassut edilmek suretile 330 hektometreye vâsıl olmaktadır.

İtalya:

1935 senesinde İtalya harp gemileri inşaatı:

Adet		Mecmu tonaj.
2	Hattıharp gemisi	70000
6	Hafif kruvazör	40000
6	Torpitobot	4000
4	Refakat gemisi	3500
4	Denizaltı gemisi	5500
4	Vasat denizaltı gemisi	3500
1	Denizaltı avcısı	350
1	Müstemleke gemisi (Eritrea)	2000
1	Motor torpitobotu	50
5	Yedek gemisi	1500
	Ceman :	130000

Tadil edilen hattıharp gemilerinden « Giulio Cesare » ve « Contedi Cavour » ile eski kruvazör « San Marco » uzaktan kumanda ve idare edilen hedef gemisi haline kalp ve ifrağ edilmiş ve bu ağustosta ikmal edilmiş bulunacaktır.

28/29 - 6 - 935 gecesi « Taranto » boğazında talim yapmakla meşgul bulunan filotillâ rehber gemilerinden « Zeno » ile « Malocello » muhripleri gece müdafaası vaziyetinde olarak

seyrederlerken müsademe etmişler ve mürettebattan altı kişi ölmüş ve yedi kişi yaralanmıştır. Her iki gemi başta vukua gelen hasar ve ârızalarına rağmen kendi vasıtalarile « Taranta » gelmişlerdir.

Havuzlar: Beş adet sabih havuz inşa edilmektedir. Bunlardan iki adedi 1000 tonluk, 2 adedi 1600 tonluk ve bir adedi de 7500 tonluktur. 35000 tonluk gemiler için de iki adet kuru havuz yapılmaktadır. Bunlardan bir tanesi « Napoli » de diğeri de « Cenova » dadır. Bunların inşası hitamında « Venedik » ve « Taranta » da iki havuz daha yapılarak bu suretle dört mühim coğrafi mevkide bu havuzlar hizmete dahil olmuş bulunacaklardır.

Deniz matbaasında satılan meslekî asâr

Eserin ismi	Fiatı Ciltli Kr.	Fiatı Ciltsiz Kr.	Tarihi tab'ı
Adedi devir müş'iri		2	1326
Su borulu kazanlar		3	«
Basra körfezi rehberi		1	1327
Polimetre		1	1328
Yeni usul seyrisefain		3	«
Rasat rehberi		2	«
Hangi yıldızdır		2	«
Yağ mayii mahrukatı ve tertibatı		1	«
Kuvvei umumiyei bahriye		10	1329
İrtifa cetveli		5	«
Hukuku düvel		10	«
Ameli topçuluk		1	«
Harbibahri esasları		4	«
Barometre risalesi		12	1330
Nazari topçuluk		3	«
Sefaini ticariye hamuleleri		2	«
Bahriye teskerecilerine rehber		7½	1331
Donanmada terbiyei bedeniye talimatnamesi		5	«

Eserin ismi	Fiatı Ciltli Kr.	Fiatı Ciltsiz Kr.	Tarihi tab'ı
Sefain patenteleri		1	1332
Maden kömürleri		1	1333
Cedavili riyaziye		10	1334
Malûmatı fenniye (fizik)		15	«
Hukuku idarei esasiye		10	«
Bahriye müzesi kataloğu		15	1335
Hukuku tasarrufiye ve emlâk		20	«
Hesabı ameli		10	«
Sürgülü cetvel		10	«
Seyrisefain dersleri (parakete hesabı)		11	1338
Men'i musademe nizamnamesi		14	«
Cayro pusulası		12	«
Tabiyei bahriye		15	«
Türkiye-İtalya tarihi bahrisi		43	1339
Edebiyat dersi hulâsaları		5	1340
İngilizce Türkçe lûgat	550		«
Fener risalesi		17	1341
Cedavili felekiye		25	«

Eserin ismi	Fiatı		Tarihi tab'ı
	Ciltli Kr.	Ciltsiz Kr.	
Gemicilik kitabı (altı cilt) takımı		280	1342
Heyeti bahri (birinci tab'ı)		27	1925
Bahriye gedikli mektebi sıhhiye sınıfı ders programı		2½	1926
Harbibahri san'ati (mülâzimlere mahsus)		15	1927
Yabancı memleketlere gönderilecek zabitan ve talebe talimatı		5	1928
Harbi umumide Alman açıkdeniz donanması	37	25	«
Harekâtı bahriye kitabı birinci cilt		50	«
« « « ikinci «	90		1926
« « « üçüncü «		50	1928
Tayyareler ve mücadele		16	1929
Büyük harpte İtalya bahriyesi		25	«
Büyük donanma	53	38	«
Mayn tarayıcılığı		5	«
Jotlant muharebei bahriyesi münasebetsizlikleri		12	«
İşaret kurs kitabı		4	«
Gaz, duman ve sitim tehlikesine karşı müdafaa		5	«
Askeri deniz mektepleri ve kursları müdürlüğü talimatı		5	«
Deniz harp oyunları esasları		3	1930

Eserin ismi	Fiatı		Tarihi tab'ı
	Ciltli Kr.	Ciltsiz Kr.	
Akdeniz kılavuzu		15	1930
Almanca torpito lûgat kitabı		7½	—
Manevra levhası		2	—
Deniz mecmuası		30	Muhtelif senelere aittir
Telsiz cep kitabı		5	1930
Mesahai bahriye icmali		10	1931
Denizde Kimya harbi		5	«
Türk ve Yunan Dz. harbi hatıratı ve 1909-1913 Yunan bahri tarihi		25	«
Askerliğe hazırlık dersleri		10	«
Seyrisefain notları		15	«
Karadeniz kılavuzu		25	«
Fizik notları		5	«
Muharebede hattı harp gemisi	39	25	«
Bugünkü tayyare gemileri		3	«
Sefaini harbiye inşaatının sureti inkişafı		5	«
Denizaltı muhabere vesaiti notları		5	«
Denize ait tarihi makalât		6	«
Yeni Anşots cayro pusulası		4	«

Eserin ismi	Fiatı		Tarihi tab'ı
	Ciltli Kr.	Ciltsiz Kr.	
Deniz askerine mahsus ders kitabı	54	37	1931
Deniz harpleri atlası		8	«
Tabiyevî seyirler		12	«
Deniz gedikli mektebi spor albümü		17	«
Deniz levazım tabiyesi notları		6	«
Marmara denizi kılavuzu		25	«
Yıldızlar atlası		35	«
Sahillerimizdeki mevkilerle limanların isimlerini gösterir lûgatçe		10	«
Bahriye mektepleri tarihçesi		32½	«
Büyük harpte deniz muharebeleri		50	«
Kılıç Ali ve Lepanto (322 numaralı Deniz mecmuasının ilâvesi)		20	«
(1866 - 1869 Girit ihtilâli) Gamsız Hasan Bey Erkadiyi nasıl batırdı.		15	«
Napolyon Bonapart		15	1932
Deniz harp tarihi notları		20	«
Zabit vekillerine mahsus mayn kursu notları (yalnız subaylara mahsustur)		25	«
Taharri		6	«
Türklerin deniz muharebeleri		80	«
325 numaralı Deniz mecmuasının tarihî ilâvesi (Eneski Amerika haritası)		15	«

Eserin ismi	Fiatı		Tarihi tab'ı
	Ciltli Kr.	Ciltsiz Kr.	
Mayn notları (yalnız subaylara mahsustur)		16	1932
Deniz sporculuğu		20	«
Denizaltı gemisi notları (Yalnız subaylara mahsustur)		25	«
Büyük harbin deniz sevkulceyşi		12	«
Sahil müdafaasında meslekî ve hususî vazifeler (subaylara mahsustur)		16	»
Muhtasar deniz harbi tarihi		32	«
Deniz Lisesi 1930 - 1931 mezunları hatıra albümü		120	«
Balkan harbinde Türk filosu		60	«
Askerin maske altında talim ve terbiyesi (yalnız subaylara mahsustur)		4	«
Deniz subaylarına mahsus hüviyet cüzdanı		15	«
Deniz zabitlerine öğütler		15	«
Denizaltı gemisi ve deniz kuvveti		15	1933
Askerliğe hazırlık dersleri (dördüncü kitap)		12	«
Deniz ordusunda levazım hizmetleri (akademi neşriyatından)		12	«
Tayyare dafii toplarına mahsus haricî balistik (yalnız subaylara mahsustur)		10	«
Topçuluk notları		7	«
Sancağımız (329 numaralı Deniz mecmuasının ilâvesi)		15	«
Denizde ve karada eşyanın muhafaza usulleri		6	«

Eserin ismi	Fiatı		Tarih tab'ı
	Ciltli Kr.	Ciltsiz Kr.	
Tirpiç'in hatıratı		60	1933
Zabitler, gedikli küçük zabitler telsiz ve motor, efrat telsiz ve elektrik ve motor kursu programı.		8	«
Makine gedikli küçük zabitlerini yetiştirme programı.		6	«
Akdeniz hakimiyeti ve Türkler.		15	«
Kumanda san'atı.		10	«
Deniz Harp akademisi talimatı.		5	«
Deniz iaşe notları.		10	«
Deniz topçu personalına mahsus yetiştirme programları. (yalnız subaylara mahsustur)		8	«
Deniz gedikli küçük zabit hazırlama mektebi talimatı		8	«
Seyir ve porsun kursları programları. (yalnız subaylara mahsustur)		5	«
Deniz mülâzimleri ve zabit vekilleri için nazari topçuluk (subaylara mahsustur)		5	1934
Deniz Gedikli Küçük Zabit Hazırlama Mektebi müfredat programı		10	«
Orta zaman denizciliği (331 № lı Deniz mecmuasının ilâvesi)		5	«
Büyük harbe girmezden evvel ve girdikten sonra İngiliz bahriyesi (331 № lı Deniz mecmuasının ilâvesi)		5	«
331 numaralı Deniz mecmuası		20	«
332 numaralı Deniz mecmuası		20	«
Milâttan önce Akdeniz (332 numaralı Deniz mecmuasının ilâvesi)		5	«
Uçuculuk - Denizaltı gemiciliği - Dalgıçlık (332 numaralı Deniz mecmuasının ilâvesi)		4	«

Eserin ismi	Fiatı		Tarihi tab'ı
	Ciltli Kr.	Ciltsiz Kr.	
Yeni gemicilik (Yedinci kitap)		15	1934
8 m/m lik Alman maksimi ağır makineli tüfek ve 20 m/m lik Orligon makine toplarile 40 m/m lik Vikers makineli toplarına ait kurs notları		7	«
333 numaralı Deniz mecmuası		20	«
333 numaralı Deniz mecmuasının lâhikası (deniz kuvveti)		5	«
Jutland muharebei bahriyesi		30	«
Deniz tabiyesi		10	«
Deniz kuvvetlerinde miyar eşya serisi (Birinci sınıf birinci kısım)		20	«
Oşinografi		30	«
Deniz erkânıharbiye vazifeleri ders notları sınıf 2		40	«
Deniz erkânıharbiye vazifeleri ders notları sınıf 3		40	«
Umman ve Hind denizleri hakimiyeti ve türkler		35	«
Gemi topçuluğunun geçirdiği safhalar		6	«
334 numaralı Deniz mecmuası		20	«
335 numaralı Deniz mecmuası		20	1935
335 numaralı Deniz mecmuasının ilâvesi (bir türk denizcisinin hatıratı)		10	«
Amerikan mayn fırkası yahut şimaldenizi Mayn maniasının dökülmesi		12	«
Yeni muhriplerin torpito manzumelerine ait kurs notları		6	«
336 numaralı Deniz mecmuası		20	«

Eserin ismi	Fiatı		Tarihi tab'ı
	Ciltli Kr	Ciltsiz Kr.	
336 numaralı Deniz mecmuasının tarihi ilâvesi (Çanakkale ve 18 Mart 1915)		10	1935
336 numaralı Deniz mecmuasının lâhikası (ordu ve donanmanın müşterek harekâtı)		7	«
Deniz kuvvetlerinde miyar eşya serisi (ikinci sınıf birinci kısım)		20	«
Büyük kumanda kursunda yabancı mütehassısların okuttukları ders mevzuları (yalnız subaylara mahsustur.)		20	«
Erkânı harbiye vazifeleri ders notları		20	«
Deniz erkânı harbiye vazifeleri ders notları		40	«
337 sayılı Deniz mecmuası		20	«
337 sayılı Deniz mecmuasının tarihi ilavesi (Rus karadeniz filosu tarihi)		10	«